WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

SIERPIEŃ
1938
Rok VIII nr 8.

GDAŃSK



FRAGMENT PORTU

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK VIII. SIERPIEŃ 1938. Nr 8

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 ● KONTO P. K. O. 730.

ADAM RUDZKI
Dyrektor handlowy Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku

Zagadnienie portu gdańskiego

Jest zjawiskiem pospolitym, zwłaszcza w życiu politycznym, iż drobne o podrzędnym znaczeniu fakty i wydarzenia przyciemniają w danej dziedzinie podstawowe. Może to ułatwić czasami odpowiednie urobienie opinii dla jakichś aktualnych celów, nie powinno jednak sięgać zbyt głęboko, utrudnia się bowiem w ten sposób orientację społeczeństwa w sprawie gdańskiej. Momenty sentymentalne i emocjalne, doraźne, w danej chwili aktualne posunięcia polityczne, kwestje etnograficzne, kulturalne i inne usuwają na plan drugi najważniejsze w istocie rzeczy dla Polski zagadnienie Gdańska — sprawę portową. A przecież Gdańsk swoją rolę w politycznej i gospodarczej historii Polski zawdzięcza nie temu, że był pięknym miastem, który Polska w swoim władaniu chciała mieć, nie temu, iż tu ścierały się tak wyraźnie wpływy kultury polsko-łacińskiej i germańskiej, lecz przede wszystkim temu, że leżąc przy ujściu Wisły jest i był naturalnym portem Rzeczypospolitej. W okresach polityki potęgi, zawsze, kiedy polityką Polski kierowali ludzie światli i świadomi roli państwa, zagadnienia portowe i morskie rosły.

Analogiczne spostrzeżenia odnoszą się do doby najświeższej. W ciągu ostatnich lat niewoli specjaliści różnych działów przygotowywali program dla przyszłej Polski niepodległej, rozpracowując również i kwestię morską. Z chwilą, gdy niepodległość stała się faktem nie było wątpliwości dla nikogo w całym narodzie polskim co do konieczności posiadania bezpośredniego dostępu do morza i rozbudowy całego aparatu, potrzebnego dla jego gospodarczego wykorzystania. Ponieważ własne wybrzeże przedstawiało teren zupełnie surowy, z punktu widzenia eksploatacji gospodarczej, przystąpiono przede wszystkim do realizacji w jak najszerszym zakresie uprawnień uzyskanych w porcie gdańskim. Łączy to się z podjęciem konsekwentnej polityki morskiej, dążącej do skoncentrowania największych obrotów handlowych z krajami morskimi, z portami polskiego obszaru celnego. Cyfry przeładunkowe Gdańska stają się coraz wyraźniejszym odbiciem struktury polskiego handlu zagranicznego. Obroty portu gdańskiego obecnie są znacznie większe niż przed wojną. W okresie depresji gospodarczej spadają one poważnie, od kilku lat. Możemy jednak znów stwierdzić wyraźną tendencję wzrostową. O znaczeniu portu gdańskiego mówi nam choćby kilka poniższych cyfr. W latach 1936, wzgl. 1937-ym przeładowano w Gdańsku 32% eksportu polskiego węgla, 58% drewna, 92% zboża. Ogólne obroty handlowe portu gdańskiego w r. 1937 wyniosły 32% handlu zagranicznego Polski. Port gdański wraz z Gdynią, kt. przeładowała 46%. tworzy najważniejszą bramę wypadową Polski na świat i jest niewątpliwie dziś jednym z najważniejszych instrumentów naszego życia gospodarczego. Trzeba pamiętać też o tym, że Gdańsk, będąc portem starym, ma doskonale zorganizowany aparat finansowo-kredytowy, kt. służy celom i potrzebom polskiego handlu zagranicznego. Nie jest więc Gdańsk tylko fabryką przeładunku.

Aktywność portu gdańskiego sięga w głąb warunków naszej wymiany międzynarodowej.

Jak wiadomo, port gdański administrowany jest wspólnie przez Polskę i Wolne Miasto Gdańsk za pomocą organu mieszanego, którym jest Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. Zachodzące często różnice poglądów przedstawicieli Polski i Wolnego Miasta Gdańska na rolę, jaką port gdański w życiu gospodarczym Polski odgrywać powinien i na sposób jego administracji, eksploatacji i rozbudowy, musiały początkowo doprowadzać do tarć i nieporozumień, które były nieraz przedmiotem arbitrażu instytucji ligowych. Stopniowo jednak współpraca normalizowała się i wzajemne zaufanie co do szczerych, życzliwych intencji w odniesieniu do interesów portu gdańskiego wzrastało. W konsekwencji doprowadziło to do redukcji do minimum tarć polsko-gdańskich na odcinku portowym. Może właśnie dlatego, że na tym najważniejszym z gospodarczych odcinków gdańskich panują warunki na ogół spokojne i zdrowe, zagadnienie portowe gdańskie w myśl naszych uwag wstępnych nie jest ani zbyt dobrze znane ani należycie oceniane przez społeczeństwo polskie.

Uprawnienia Polski w porcie gdańskim zawarte w traktacie i późniejszych umowach polsko-gdańskich nie są martwą literą. Może nie zawsze ich interpretacja w praktyce poszła całkowicie po linii poglądu polskiego, szereg jednak podstawowych spraw załatwiony został zgodnie z wymogami polskiej polityki morskiej.

Dla zapewnienia interesantowi polskiemu łatwości kontaktu z zarządem portowym i dania gwarancji, że interesy polskiego życia gospodarczego będą w porcie gdańskim jak najstaranniej uwzględniane, przeprowadzono stopniowo w ciągu ubiegłego piętnastolecia zasadę parytetu pracowników Polaków i Gdańszczan we wszystkich prawie działach administracji portu gdańskiego. Dalej drogą udziału w krajowych imprezach targowych, wystawach na licznych konferencjach, przy pomocy organizowania wycieczek do portu utrzymywany i rozwijany jest bezpośredni, jak najściślejszy kontakt zarządu portowego i polskimi sferami gospodarczymi. Niezmiernie ważna sprawa została pomiędzy Rządem polskim a Senatem Wolnego Miasta Gdańska w formie umowy co do wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego załatwiona. Zarządy obydwu portów współpracują od tego czasu harmonijnie, taryfy portowe ustalane są na tym samym poziomie, Gdańsk i Gdynia wspólnie utrzymują przedstawicielstwa w szeregu państw wchodzących w skład ich zaplecza. Ustalenie podstawowych wytycznych co do roli, który każdy z tych portów w handlu zamorskim Polski odgrywać powinien ułatwiać również ogromnie rozwiązywanie zagadnień inwestycyjnych. Rozbudowa i modernizacja portu gdańskiego w latach ostatnich jest wyraźnym tego potwierdzeniem.

Reasumując możemy stwierdzić, że na terenie portu gdańskiego współpraca polsko-gdańska i obustronna dobra wola do normalizacji stosunków dały jaknajlepsze wyniki. Społeczeństwo polskie może być spokojne, że zagadnienie portowe gdańskie, aczkolwiek nie reklamowane ostatnio sensacyjnymi momentami zatargów, skarg i długotrwałych procesów, rozwija się pomyślnie w myśl podstawowych wytycznych polskiej gospodarczej racji stanu.

(„Jutro Pracy").

PIOTR BLITEK
Prezes Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego

Element polski w porcie gdańskim

GDY w rozmowach, prowadzonych wśród różnych warstw społeczeństwa polskiego, padnie słowo Gdańsk, to słowo to wywołuje najróżnorodniejsze skojarzenia myślowe: czym był, czym jest i czym powinien być Gdańsk dla Polski.

U jednych, a tych bodaj będzie najwięcej, słowo Gdańsk przywodzi na myśl wizję wieków minionych, gdy Gdańsk był częścią składową Korony Polskiej, a patrycjusze gdańscy, choć z mowy Niemcy odznaczali się wysokim patriotyzmem i przywiązaniem do Polski. U innych znowu — Gdańsk, to obce miasto prusko-niemieckie, przeciwstawiające się z reguły i zawsze interesom Polski u ujścia Wisły w myśl interesów i haseł nam obcych i wrogich. U ludzi zaś nie zagłębiających się w historii wieków, a mających dzisiejszą rzeczywistość przed oczyma — dzisiejszy Gdańsk — to ostoja wojującego hitleryzmu z wszystkimi następstwami dla naszych interesów na tym terenie.

Są wreszcie i dzisiaj jeszcze ludzie, którzy głęboko wierzą, że Gdańsk leżący u ujścia Wisły z natury warunków geopolitycznych skazany jest na ścisłą współpracę i przynależność do obszaru gospodarczego dorzecza Wisły, zaś prepondenrencję polityczną Polski u ujścia Wisły narzucają warunki geopolityczne, których ani naginanie nauki dla celów politycznych, ani sztuczne argumenty nie są w stanie zmienić.

Ten szeroki wachlarz poglądów i nastawienia umysłowego społeczeństwa polskiego do zagadnienia gdańskiego jest zrozumiały. Nie zawsze nastawienie to wynika z przesłanek racjonalnych, lecz ma często swe źródło w momentach emocjonalnych.

Z wielkich zagadnień, jakie dzisiejsza rzeczywistość przed nami stawia, tak zwany problem gdański, przy ocenie go i stawianiu możliwości rozwiązania, więcej niż wszystkie inne wymaga stosowania przesłanek racjonalnych, wynikających ze ścisłej i słusznej oceny warunków rzeczywistych, a przy całkowitym wyeliminowaniu czynnika emocjonalnego — uczuciowego.

W myśl tego założenia — należy przede wszystkim dążyć do uświadomienia wśród społeczeństwa polskiego faktów i zjawisk, które stanowią naszą dzisiejszą rzeczywistość w Gdańsku. Opieranie się bowiem w rozważaniach na ten temat na faktach stwierdzonych, wyklucza wysuwanie fałszywych i nierealnych lub z goła błędnych koncepcji i osądów.

Bodaj jednym z najważniejszych zagadnień, składających się na problem gdański, jest rola i znaczenie elementu polskiego w Gdańsku.

Aczkolwiek artykuł mój o roli i znaczeniu elementu polskiego w Gdańsku i o udziale polskim w życiu gospodarczym Wolnego Miasta winien objąć wszystkie dziedziny życia gospodarczego, zarówno wielki handel, przemysł jak kupiectwo, rzemiosło i rolnictwo, to jednak świadomie ograniczyłem go w tytule do portu gdańskiego. Istnieje bowiem widoczna niewspółmierność między udziałem polskim w życiu portu z jednej strony, a miasta i wsi z drugiej. W tych dziedzinach pracy, które łączą się z działalnością portową, polskie placówki gospodarcze są liczne i często dominują w poszczególnych branżach, natomiast stosunkowo mniejszy jest udział polski w przemyśle, kupiectwie, rzemiośle, a już bardzo mały w rolnictwie.

Trudno się jednak temu dziwić, raczej należy uważać to za objaw całkiem naturalny. Jeżeli wziąć pod uwagę okres powojenny i utworzenie z Gdańska Wolnego Miasta, to jest rzeczą zrozumiałą, że zainteresowanie polskich kół gospodarczych zwróciły się przede wszystkim do pracy w porcie, który w pierwszych latach niepodległości Rzeczypospolitej był jedyną bramą wypadową na morze. Skierowanie zrazu niewielkich, ale z roku na rok znaczniejszych ładunków na drogę morską, wytworzyło w porcie gdańskim naturalną koniunkturę, ściągającą kapitały i ludzi. Możliwości dużych zarobków w handlu i spedycji portowej działały równocześnie odciągająco od innych dziedzin pracy — osłabiając przede wszystkim kupiectwo i rzemiosło polskie.

Rozwój obrotów portowych, jako moment atrakcyjny dla polskich jednostek gospodarczych, miał na przemysł i rolnictwo już wpływ mniejszy z uwagi na to, że udział Polski nie był tu nigdy wielki i ograniczał się do stosunkowo nielicznych obiektów przemysłowych względnie drobnych posiadłości włościańskich.

Znaczenie elementu polskiego w porcie gdańskim, które — powiedzmy to odrazu — jest poważne, można decenić dopiero wtedy, gdy rzuci się okiem na rozwój historyczny portu i miasta. O ile w wiekach minionych kupiec polski ograniczał się do sprzedaży towarów kupcowi gdańskiemu, nie interesując się niczym ponadto i nie starając się dotrzeć bezpośrednio do nabywcy zamorskiego, to z chwilą utworzenia po wojnie Wolnego Miasta, zarysowała się całkowita zmiana. Uległa zmianie struktura polskiego handlu zagranicznego, stwarzająca dawniej warunki, dzięki którym bogacił się pośrednik gdański i kupiec zamorski wyzyskujący producenta polskiego, który nie miał zrozumienia ani zainteresowania dla zagadnienia handlu. Dopiero po wojnie, wraz z wzrostem znaczenia portu gdańskiego, a później i Gdyni, zjawia się w Gdańsku polski kupiec, który stawia z początku nieśmiałe kroki, jednak z czasem swój stan posiadania zwiększa i dociera do wszystkich dziedzin życia portowego, a więc do handlu, spedycji, żeglugi morskiej, maklerki i ubezpieczeń morskich.

Przedsiębiorcy polskiemu w zakresie pracy portowej sprzyja w pierwszym okresie po skończonej wojnie naturalna koniunktura powojenna, która wprowadziła duże ożywienie w wszelkie interesy. W tym samym kierunku działa inflacja, występująca w Gdańsku z tą samą siłą co w Polsce. Powstają liczne przedsiębiorstwa polskie, przy tworzeniu których często nie było jednak ani planowości, ani patrzenia na dalszą metę. Chodziło przede wszystkim o wyciągnięcie doraźnych, chwilowych korzyści.

Po sanacji walutowej w roku 1923 nastąpiła szybka likwidacja większej części powstałych w czasie inflacji i na słabszych podstawach opartych przedsiębiorstw. Silniejsze mimo poniesionych strat poczęły się stopniowo dźwigać, ale i te dosięgnął silny cios w postaci drugiej inflacji polskiej.

W latach 1924—1930, dzięki ponownej fali dobrej koniunktury powstaje szereg firm polskich, a dawne wzmacniają swoją pozycję. Po fali zwyżkowej przyszły znowu lata depresji gospodarczej, przez co szereg przedsiębiorstw ucierpiało, najwięcej przedsiębiorstwa handlu kolonialnego. Na pewne osłabienie elementu polskiego w Gdańsku w tym okresie wpłynęła również budowa i rozwój portu w Gdyni, do którego przeniosło się szereg polskich przedsiębiorstw handlowych i spedycyjnych z Gdańska.

By zdać sobie sprawę z obecnego stanu elementu polskiego w porcie gdańskim, trzeba ustalić kryterium, jakie przedsiębiorstwa w Gdańsku uważać należy za polskie. Za firmy polskie można uznać tylko te, które zawsze, bez względu na ustosunkowanie się władz gdańskich do elementu polskiego i nastrój polityczny w Wolnym Mieście, przyznawały się otwarcie do polskości. Są to firmy chrześcijańskie, jednak nie wszystkie, gdyż pod uwagę można brać tylko te, w których kapitał znajduje się w rękach polskich, a zatrudniony personel jest conajmniej w 50% polski. Firm takich jest w Gdańsku około 40, przy czym trudno podać konkretną cyfrę z uwagi na stałą i naturalną fluktuację, po wtóre trudno byłoby określić ściśle, która firma pracuje wyłącznie w zakresie pracy portowej, a które tylko na rynku wewnętrznym.

Firmy portowe w Gdańsku pracują bądź to jako placówki samoistne lub oddziały firm krajowych. Firm samoistnych jest 28, a oddziałów firm krajowych 12. Istotny jest podział z punktu widzenia pracy w jednym porcie i w obu portach. Niemal połowa firm pracuje w obu portach, przy czym część w formie samodzielnych jednostek prawnych — zarejestrowanych osobno w Gdyni i w Gdańsku — a część w formie oddziałów central, które znajdują się w Gdyni lub Gdańsku.

Jeśli chodzi o kapitały, które reprezentują wymienione przedsiębiorstwa, to należy rozróżnić kapitały firm samoistnych, dalej kapitały zakładowe firm pracujących w Gdyni i Gdańsku, wreszcie kapitały zakładowe firm krajowych, mających swoje oddziały w Gdańsku. Jeżeli uwzględnić cały kapitał zakładowy firm samoistnych, połowę kapitału zakładowego w odniesieniu do firm, które pracują w Gdyni i Gdańsku, wreszcie w odniesieniu do firm, które są oddziałami firm krajowych, taką część kapitału, co odpowiadająca ich obrotom, jako oddziału to można przyjąć, że kapitał zakładowy polskich firm portowych w Gdańsku wynosi około 10 milionów złotych.

Ponieważ kapitał zakładowy firm polskich w Gdańsku był wpłacony w guldenach nie zdewaluowanych, należy go dla dokładności przeliczyć na złote po dawnym kursie guldena. W ten sposób dochodzimy do sumy ok. 15 milionów, przedstawiającej kapitał zainwestowany w polskich firmach w porcie gdańskim. Oczywiście, że cyfra ta jest raczej pewną orientacyjną, gdyż kapitał zakładowy nie daje obrazu wielkości kapitałów zaangażowanych faktycznie w pracy danych przedsiębiorstw. Szczególnie w spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością kapitały zakładowe są nie współmierne do rozmiaru działalności przedsiębiorstwa.

Rozpatrując wreszcie udział kapitału państwowego w firmach polskich w Gdańsku okazuje się, że jest on bardzo nieznaczny, przy czym występuje tylko w formie pośredniej. Na 40-ci firm dwie są przedsiębiorstwami państwowymi skomercjalizowanymi, a w trzech firmach kapitał państwowy jest zaangażowany w formie pośredniej.

Pozostaje wreszcie podział najistotniejszy według zakresu działalności poszczególnych firm. Odpowiedź na to da schematyczne przejście poszczególnych branż.

Spedycją morską trudnią się w Gdańsku trzy polskie firmy. Mianem firmy spedycyjnej określamy tylko taką firmę, której przeładunek jest czynnością podstawową, przy czym firma przyjmuje do przeładunku wszelkie towary. Oprócz tak pojętych firm spedycyjnych, zajmują się przeładunkiem również inne firmy, dla których spedycja nie jest czynnością podstawową, a tylko poboczną (np. przy handlu jako czynnością podstawową). Ponadto są firmy, które przeładowują tylko jeden artykuł, np. węgiel.

W ostatnich trzech latach zaznaczył się pewien wzrost udziału trzech polskich spedytorów w Gdańsku, którzy przeładowali w roku 1937 — ok. 1.900 tys. ton. Spedytor polski przeładował w roku 1937 — 27% wszystkich towarów, które przeszły przez port gdański.

Z głównych artykułów trzy polskie firmy spedycyjne przeładowały następujące ilości:

węgla — ok. 1.200 tysięcy ton, co w stosunku do globalnej ilości tego artykułu stanowi 33%,

rud i pirytów — ok. 500 tys. ton tj.	50%
soli potasowej	91%
drzewa	5%
fosforytów	75%
złomu	80%
drobnicy — ok. 65 tys. ton.	

Udział polski w ogólnym przeładunku był jednak większy, a to dzięki temu, że jak wspomniano, szereg firm zajmuje się spedycją w własnym zakresie, jako czynnością poboczną. I tak w roku 1937 oprócz wymienionych 3 firm spedycyjnych, które przeładowały blisko 2 miliony ton, przeładowały

firmy węglowe — ok. 650 tys. ton
firmy drzewne — ok. 130 tys. ton
firmy zbożowe — ok. 60 tys. ton
firmy naftowe — ok. 50 tys. ton

czyli razem przeszło 800 tysięcy ton.

W ten sposób firmy polskie przeładowały blisko 3 miliony ton, co stanowi 40% wszystkich towarów, które w roku 1937 przeszły przez port gdański.

Obok spedycji morskiej maklerstwo okrętowe jest drugą dziedziną pracy w porcie, która posiada duże znaczenie dla całego aparatu portowego.

Czynności maklera polegające m. in. na klarowaniu statków, t. zn. spełnianiu wszelkich czynności związanych z zawinięciem statku do portu, są dzięki dokładnie prowadzonym statystykom łatwo uchwytne. Natomiast uchwycenie drugiej podstawowej czynności maklera, jaką jest frachtowanie statków, jest niezmiernie trudne.

Na ok. 40-ci większych i mniejszych firm maklerskich w Gdańsku, znajduje się w rękach polskich 7 firm. Firmy polskie, aczkolwiek w stosunku do ogółu firm nieliczne, wykonują jednak bardzo poważną część pracy. I tak na 5000 statków, które zawinęły do portu gdańskiego w roku 1937 — 2840 statków klarowały firmy polskie, przy czym ogółem klarowany tonaż wyniósł 1.860.000 NRT. Stanowi to w stosunku do całego klarowanego tonażu 46%. Na poważny wzrost udziału polskich firm maklerskich w roku 1937, gdyż odnośny procent dla dwóch poprzednich lat wynosił tylko 25 i 29, wpłynęło powstanie dwóch nowych firm — jednej samodzielnej, drugiej w formie oddziału firmy gdyńskiej — a przede wszystkim przejęcie przez kapitał polski największej firmy maklerskiej w Gdańsku.

Jeśli chodzi o handel portowy, to rzecz jasna, że sprawa w czyim ręku znajduje się dyspozycja handlowa, posiada znaczenie pierwszorzędne. Kupiec eksportujący towary decyduje bowiem o wyborze maklera, spedytora i innych ogniw czynnych w handlu eksportowym, czyli praktycznie rzecz biorąc, kupiec eksportowy może być czynnikiem pobudzającym lub utrudniającym pracę polskich kół portowych i polskiego pracownika. To też osiedlenie się w okresie po powstaniu Wolnego Miasta polskiego kupca w porcie gdańskim, jest jednym z objawów najdonioślejszych. Nie zapominajmy także, że żywiołowy rozwój i rozmach portu w Gdyni nie byłby możliwy, gdyby nie dopływ wykwalifikowanych sił polskich z Gdańska.

Chcąc zbadać, w jakiej części towary, które przeszły przez port gdański były przedmiotem obrotów handlowych firm polskich w Gdańsku, należy oprócz obrotów tych firm wziąć pod uwagę obroty firm osiadłych w kraju, gdyż często transakcje są dokonywane w zapleczu, w głębi kraju. W tych wypadkach, dla portu mniej korzystnych, bo pozbawiających go zyskownych dla całokształtu gospodarki portowej czynności handlowych, rola portu zostaje ograniczona do miejsca przeładunkowego. Oczywiście, że osiedlenie się i praca w porcie leży również w interesie i powinna być dążeniem kupca eksportującego, gdyż eksporter dopiero siedząc w porcie ma dokładny wgląd i większą możność zdrowej i zyskownej kalkulacji w odniesieniu od tych wszystkich czynności, które

są związane z eksportem i poprzedzają dotarcie towaru do klienta zagranicznego.

Głównymi artykułami portu gdańskiego są w przywozie rudy i piryty, a w wywozie węgiel, drzewo i zboże. Z wymienionych pięciu artykułów stosunkowo najmniejsze korzyści ma port, a więc i kupiec polski w nim osiadły, z rud i pirytów oraz węgla. Transakcje kupna-sprzedaży rud i pirytów są w 100%-tach, a węgla również niemal w całości dokonywane poza portem. Dopiero dwa pozostałe artykuły wywozu portu gdańskiego zboże i drzewo, przedstawiają poważne korzyści dla kupca osiadłego w Gdańsku.

W handlu zbożem pracuje 6 polskich firm, z tego 4 większe i 3 mniejsze. Oprócz tego posiada w Gdańsku swą siedzibę Polskie Biuro Eksportu Zboża, które samo nie eksportuje, a tylko reguluje sprzedaż niektórych zbóż.

Globalny eksport zboża przez port gdański i udział kupca polskiego, jeśli chodzi o handel, przedstawiał się w roku 1937 następująco:

globalny eksport	ok. 270.000 ton
w tym firmy polskie	ok. 83.000 ton

Tak więc udział 6-ciu polskich firm osiadłych w Gdańsku wyniósł dla czterech zbóż 30%, dla mąki blisko 50%. Poważna część zboża, która idzie przez Gdańsk pochodzi z handlu kupców osiadłych w kraju, dopiero reszta (ok. 40%) stanowi eksport firm nie polskich w Gdańsku.

By mieć jasny obraz handlu zbożem w Gdańsku, nie można się ograniczać do roku 1937, który na skutek zarządzeń państwowych, wstrzymujących eksport zbóż, był rokiem wyjątkowo niepomyślnym. W trzech poprzednich latach eksport przekraczał stale 700.000 ton, przy czym udział polskiego kupca w Gdańsku wynosił ponad 250.000 t. Utrzymanie możliwie najwyższych cyfr eksportu zboża, jest jednym z zasadniczych warunków bytu i rozwoju elementu polskiego, gdyż zboże w największym stopniu oddziałuje na stopień zatrudnienia i sytuację wszystkich czynników handlu, spedycji i maklerki, pracujących w porcie.

Mniej korzystnie przedstawia się udział firm polskich przy przeładunku, a to z uwagi na śpichlerze zbożowe, którymi firmy te nie rozporządzają. Tylko jedna firma polska posiada własny śpichlerz o pojemności 5.500 ton. Dwie inne firmy polskie dzierżawią obce śpichlerze. To też firmy polskie przeładowały w roku 1937 tylko około 50.000 ton zbóż, czyli nawet nie te ilości, które przeszły przez ich ręce w handlu.

W handlu drzewem element czysto polski jest reprezentowany w stopniu minimalnym. Największa firma polska w tej branży zajmuje się tylko przeładunkiem, jeżeli chodzi o eksport, gdyż transakcje sprzedażne dokonuje centrala w Polsce. W przeładunku drzewa uczestniczą dwie firmy polskie, które w latach 1936 i 1937 przeładowały blisko 200 tys. ton, co w stosunku do całego eksportu drzewa przez port gdański stanowi 20% w r. 1936, a 16% w r. 1937. Łączna powierzchnia składowa placów lądowych, dzierżawionych przez firmy polskie wynosi ok. 150.000 m. kw., a powierzchni składowej wodnej ok. 100.000 m. kw.

Jeśli chodzi o handel i przeładunek produktów płynnych i półpłynnych (produkty naftowe, smołowcowe, tłuszcze), to decydujące znaczenie posiada jedna firma polska, która ma gestię wszystkich koncernów naftowych zainteresowanych w eksporcie i kontroluje prawie cały aparat składowo-przeładunkowy. Cyfra globalna produktów płynnych, przechodzących przez port gdański, łącznie z tranzytem, który stanowi pozycję dość znaczną, wynosi corocznie około 50.000 t.

Transakcje sprzedażne artykułów chemicznych (sól potasowa, sól kuchenna, nawozy itp.), są zcentralizowane w miejscach produkcji i siedzibach koncernów. To też jedna firma polska w Gdańsku, posiadająca przedstawicielstwa odnośnych koncernów, trudni się tylko czynnościami związanymi z przeładunkiem i eksportem, a na same transakcje sprzedaży wpływu niema.

Handlem, który nie przedstawia się pokaźnie, jeżeli chodzi o ilość, ale który z uwagi na wartość daje duże korzyści kupcowi i całemu aparatowi gospodarczemu portu, jest handel towarami kolonialnymi (kawa, herbata, kakao, korzenie). Jak wiadomo, Gdańsk posiada własne kontyngenty importowe. W kontyngentach tych uczestniczą cztery firmy polskie pracujące w tej branży. Udział procentowy tych firm przedstawia się jednak bardzo nikle. Wynosi on w t. zw. kontyngentach autonomicznych dla herbaty 3¼%, a dla kawy tylko 1¾%.

W życiu portu gdańskiego, leżącego u ujścia Wisły, żegluga śródlądowa posiada znaczenie pierwszorzędne. Co prawda dotychczas udział drogi wodnej w komunikacji z Gdańskiem jest minimalny i wynosi zaledwie 3% wszystkich towarów, które przychodzą i wychodzą z portu gdańskiego, to jednak jest rzeczą jasną, że znaczenie Wisły, jako naturalnej drogi komunikacyjnej, będzie z roku na rok rosło.

W żegludze śródlądowej pracują w Gdańsku trzy firmy polskie. Obroty tych firm wyniosły w 1937 r. — 222.000 ton, co w stosunku od ogółu towarów dowiezionych i wywiezionych Wisłą stanowi niemal 80%. Pozostałe ilości przypadają na drobne firmy i samodzielnych szyprów, również Polaków. Można więc przyjąć, że żegluga wiślana do Gdańska i z Gdańska znajduje się w całości w rękach polskich.

Na szereg trudności napotyka szyper polski i polskie towarzystwo żeglugowe przy wykonywaniu swych czynności zawodowych wewnątrz portu gdańskiego, a to na skutek przymusowej organizacji żeglugi śródlądowej, która zajmuje się podziałem pracy. Bez zgody tej organizacji, w której władzach Polacy nie są reprezentowani, nie można podjąć żadnej pracy wewnątrz portu.

Banków polskich jest w Gdańsku pięć. Poza tym pracuje w Gdańsku przy Komisarzu Generalnym R. P. Polska Kasa Rządowa, będąca korespondentem Banku Polskiego. Polska sieć bankowa w Gdańsku może być uważana za dostateczną, przy czym jest ona poważnym czynnikiem aktywizującym polski handel eksportowy. Na uwagę zasługuje udział polski w gdańskiej instytucji emisyjnej Bank von Danzig, w którym grupa polska posiada 40% kapitału zakładowego.

Młoda stosunkowo w polskim handlu eksportowym dziedzina ubezpieczeń morskich, jest reprezentowana w Gdańsku przez dwie firmy, z których jedna ubezpiecza bezpośrednio, a druga zajmuje się pośrednictwem ubezpieczeniowym.

Przemysłu portowego, ściśle polskiego w Gdańsku niema. Jedynie w jednym z największych obiektów portowych — Stoczni Gdańskiej — jest reprezentowany kapitał polski. Wynosi on 20% — nie posiada jednak dostatecznego wpływu na uregulowanie tak istotnej sprawy, jaką jest dobór pracowników. Również w przemyśle nie portowym udział polski jest minimalny. Są to dwie drukarnie, z których jedna o dużym zasięgu pracy, posiadająca nowoczesne urządzenia, dalej wytwórnia wyrobów spirytusowych, wreszcie w pewnym sensie Gdański Monopol Tytoniowy, gdyż 22% kapitału zakładowego znajduje się w ręku polskim.

Gdynia — Gdańsk jako porty zasadnicze

Sieć połączeń morskich stanowi jeden z zasadniczych współczynników rozwoju i atrakcyjności portów morskich, Zagadnienie połączeń morskich musi być rozpatrywane z punktu widzenia ich wszechstronności i częstotliwości oraz kształtowania się kosztów przewozu morskiego. Sieć połączeń morskich portów p. o. c. składa się z 74 linii regularnych i stałych połączeń okrętowych, spośród których ok. połowa obsługuje oba porty. Najliczniejsze są linie w kierunku do państw zachodnich Europy ze względu na strukturę wymiany handlowej z tymi krajami, gdyż obejmuje ona w znaczniejszej mierze transporty mogące alimentować żeglugę regularną, a więc drzewo i wyroby drzewne, artykuły rolnicze i przemysłowe. Z Anglią mamy 12 połączeń, z Belgią 9 oraz po 7 z Holandią, Francją i Niemcami. Słabo rozwinięta jest jeszcze zawsze regularna żegluga dalekomorska, gdyż utrzymywana jest tylko przez 12 linii regularnych mianowicie po 3 do Ameryki Północnej, Południowej, Azji i Afryki. Pozostaje to w związku z jednej stron ze stosunkowo słabą podażą transportową oraz z drugiej strony z niekorzystną, narazie prawie jednostronną w kierunku przywozowym strukturą wymiany handlowej z krajami zamorskimi.

Zagadnienie kosztów przewozu morskiego nabiera z natury rzeczy specjalnej wagi w żegludze dalekomorskiej, gdyż drogi przewóz morski działa prohibicyjnie na wywóz do krajów zamorskich, przedraża produkcję przemysłową wskutek wysokiej ceny surowców przywożonych oraz utrudnia konkurencję z portami obcymi, które korzystają z niższych frachtów morskich z uwagi na większą podaż transportową. Żegluga dalekomorska na ważniejszych szlakach dających potrzebną alimentację towarową utrzymywana jest naogół na zasadzie unormowanych warunków transportowych przez konferencje żeglugowe. Linie żeglugowe zrzeszone w konferencjach pracują na zasadzie ustalonych taryf, rozkładu ruchu okrętowego i podziału terytorialnego pracy. W komunikacji na szlakach o wystarczającej podaży transportowej ustalone są porty zasadnicze (base ports), zarówno porty załadowcze, jak przeznaczenia, dla których obowiązują mimo różnych odległości równe i najniższe stawki przewozowe. W komunikacji z portami drugorzędnymi (out ports) pobierany jest określony dodatek — range — który działa niewątpliwie hamująco na rozwój ruchu z tymi portami i daje przewagę portom zasadniczym.

Unormowany w konferencjach ruch liniowy daje tak ważne korzyści, że staraniem wszystkich portów jest uzyskanie uznania za port zasadniczy przez możliwie wielką ilość konferencji. W pierwszym rzędzie daje on obok niskich stawek przewozowych gwarancję regularnej i szybkiej obsługi na dobrych statkach, przy czym normalizacja frachtów eliminuje wszelki element spekulacyjny. Dla portów przez które przechodzą większe ilości niewielkich transportów jest nadzwyczaj korzystne, że linie zrzeszone w konferencji obliczają ustalone frachty bez względu na to, czy chodzi o mniejsze lub większe partie.

W odniesieniu do portów polskiego obszaru celnego należy stwierdzić, że porty nasze są uznane za porty zasadnicze narazie na zbyt nielicznych szlakach, co nie odpowiada ich rzeczywistemu znaczeniu jako ośrodki załadowcze.

Porty Gdynia/Gdańsk uznane są jako porty zasadnicze w całym tego słowa znaczeniu tylko przez jedną konferencję, mianowicie przez North Atlantic Conference, kontrolującą ruch z wschodnimi portami Stanów Zjednoczonych. Powyższa konferencja uznaje porty nasze jako zasadnicze zarówno w kierunku importowym jak eksportowym. Komunikację na tym szlaku utrzymują linie Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S. A. i American Scantic Line.

Poza tym jeszcze cztery konferencje uznały porty p. o. c. za porty zasadnicze przy ładunkach wyjściowych:

1. konferencja w ruchu na Daleki Wschód, który utrzymują armatorzy Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Svenska Ostasiatiska Kopaniet, Göteborg, i Far East Line.
2. konferencja w ruchu do Ameryki centralnej, częściowo tylko mianowicie do atlantyckich portów Kolumbii, Cristobal, Colon, Panama City, Limon, Kuba, Honduras hiszpańskie z wyodrębnieniem pewnych towarów. Obsługę utrzymuje Fred Olsen Line z przeładunkiem w Oslo.
3. konferencja w ruchu do Australii, tylko przy bezpośrednim zawinięciu do Gdyni lub Gdańska.
4. konferencja w ruchu do Ameryki południowej. Fakt uznania przez tę konferencję ma raczej wartość teoretyczną, ponieważ nie jest ona tak skonsolidowana jak poprzednio wymienione.

Cały szereg konferencji nie uznał portów Gdyni/Gdańska za porty zasadnicze przy ładunkach wyjściowych mimo że potrzeby naszego handlu zamorskiego za tym przemawiają. Na następujących szlakach pobierany jest zatym dodatek — range — jako w ruchu z portami drugorzędnymi — out ports.

1. konferencja w komunikacji z Centralną Ameryką pobiera do portów Małych Antyli, Jamaiki, Trinidadu, Venezueli i Guyany oraz do portów zachodnich wybrzeży centralnej i zachodniej Ameryki dodatek wysokości sh 10/— za 1 000 kg lub 1 cbm.
2. konferencja do Afryki południowej pobiera dodatek w wysokości sh 5/— za 1 000 kg lub cbm.
3. konferencja do Afryki wschodniej pobiera dodatek w wysokości 10/— sh za 1 000 kg lub 1 cbm.
4. Porozumienie konferencyj do Indyj Brytyjskich pobiera dodatek w wysokości sh 6/9 za 1015 kg lub 40 cbft.
5. konferencja do Colombo pobiera dodatek w wysokości sh 6/— za 1 015 kg lub 40 cbft.
6. konferencja do Wschodnich Indii Holenderskich pobiera dodatek w wysokości hfl. 4.— za 1 000 kg lub 1 cbm.
7. konferencja australijska pobiera przy przeładunku w porcie — zasadniczym dodatek w wysokości sh 10/— za 1 015 kg lub sh 7/6 za 40 cbft.
8. konferencja do Afryki Zachodniej i Zatoki Gwinejskiej nie ustaliła dodatku, który wyraża się wysokością frachtu linii dowodowych do portów zasadniczych wraz z kosztami przeładunku w tych portach.

Sprawa uznania portów Gdyni/Gdańska za porty zasadnicze przy ładunkach wejściowych została dotychczas pozytywnie rozwiązana przez dwie konferencje:

1. konferencję w ruchu północno-amerykańskim, jak już zaznaczono,
2. konferencję z południowych portów Stanów Zjednoczonych dla linii przywożących głównie bawełnę z portów Zatoki Meksykańskiej do portów europejskich.

Następujące natomiast konferencje nie uznały portów Gdyni/Gdańska za porty zasadnicze, mimo, że chodzi o szlaki ważne dla obsługi naszego handlu i naszych portów: 1. Porozumienie konferencji z Indyj Brytyjskich pobiera dodatek w wysokości sh 9/— za 1 015 kg lub 40 cbft; 2. konferencja z Colombo pobiera dodatek w równej wysokości; 3. konferencja z Dalekim Wschodem pobiera dodatek w równej wysokości; 4. konferencja z Centralnej Ameryki; 5. konferencja z Południowej Ameryki; 6. konferencja z wschodnich Indyj Holenderskich; 7. konferencja australijska.

Dodatek pobierany przez konferencje wymienione pod 4—7 nie jest ustalony i jest zależny od rodzaju towaru.

8. Konferencja z zachodniej Afryki;
9. konferencja z południowej Afryki.

Powyższe konferencje pod 8 i 9 nie ustaliły wysokość dodatku. Fracht z tych krajów wyraża się sumą frachtu do portu zasadniczego, frachtu linii dowozowej oraz kosztów przeładunkowych w porcie zasadniczym.

Istniejący obecnie stan faktyczny w zakresie morskiej obsługi transportowej ruchu dalekomorskiego jest niewątpliwie nie wystarczający dla rozwoju naszych portów. Handel Polski, obsługiwany w 7% przez porty p. o. c. wykazuje w ostatnich latach nadzwyczajną prężność obrotów zamorskich; rozwój tego najsłabszego i najniekorzystniejszego działu naszej wymiany handlowej wymaga zasadniczych zmian w zakresie transportu morskiego, którego koszta zbyt poważnie utrudniają naszą penetrację na rynkach zamorskich. Cała nasza akcja akwizycyjna w dalszym zapleczu staje częstokroć w obliczu niezwyciężonych trudności właśnie wskutek niedostatecznego rozwiązania zagadnienia żeglugi morskiej. Niekorzystne traktowanie naszych portów przez poszczególne konferencje nie odpowiada w żadnym wypadku ich znaczeniu jako ośrodki załadowcze. Porty Gdynia/Gdańsk, przez które przechodzi przeszło 16 milionów t, stoją dzisiaj na piątem miejscu wśród portów europejskich i mają prawo do równorzędnego traktowania pod względem kosztów przewozu morskiego z największymi portami Europy.

Istniejący układ jest dalszym dowodem, jak potrzebna jest rozbudowa naszej floty handlowej, która winna mieć udział w przewozach do najważniejszych kierunków naszej ekspansji zamorskiej. W ten sposób uzyskamy właściwy instrument, którym będzie można się posługiwać przy torowaniu dróg dla naszego handlu zagranicznego. Samo istnienie takich linii przede wszystkim do Afryki i Dalekiego Wschodu niewątpliwie wpłynie na zasadniczą zmianę stosunku sfer żeglugowych do portów Gdyni/Gdańsk. J.

Żegluga na Daleki Wschód

Dwa słowa fascynujące — Daleki Wschód! Wywołują one w wyobraźni naszej obrazy kwiecistej Japonii, z jej ciągle dymiącym Fudżijamą, obrazy chińskich dżonek na Żółtym Morzu, chińskiej uprzejmości i wreszcie — chińskiej herbaty. Pomija się słynne afery opiumowe i kokainowe, które ostatnio zbladły zupełnie wobec czerwieni łuny wojennej i krwi, która, aczkolwiek mongolska, też jest czerwona. Rozgrywają się tam obecnie wypadki o wiekowej doniosłości. I nie tylko dla ludów azjatyckich. Prestiż białej rasy wobec mongołów przechodzi twardą próbę.

Wojna się toczy, a z nią rozwija się wielka koniunktura.

Ciężko obładowane statki z portów dwu kontynentów o najwyższej cywilizacji śpieszą na Daleki Wschód. Co tam Indie, przednie i tylne, — wobec olbrzymów Azji; tu idzie o Hongkong, Szanghaj, Jokohamę, Ossakę i Kobe.

Nawet pozornie obojętne statki w Gdyni z niebieskimi kominami, Linii Dalekiego Wschodu zwykle po bunker zawijające i po drobne ładunki zdwoiły odjazdy z Gdyni w mies. ub., głębiej zanurzone są przy wyjściu z portu. Wielka koniunktura — lecz bez udziału naszej bandery. Nie widziały jej dotąd na właściwym statku ani Dajren, ani Władywostok, gdzie z mandżurskiego Charbina i ze Wschodniej Syberii dociera polska myśl i mowa. Nie ma jej w Szanghaju, dotychczas międzynarodowym jeszcze. To wszystko, co żółtolicym sprzedać możemy, — wożą inni z dobrym zarobkiem. Wożą nawet ci, którzy stanowią cel dalszy, osłonięty, japońskich wyczynów wojennych. Ale kto podczas sprzyjających warunków na nowym rynku się nie ukaże, to później mu to trudno przyjdzie. Do Lewantu już z powodzeniem dotarliśmy, i to dwoma szlakami, „palestyńskim" oraz okólnym, dokoła europejskim. Czy Suez miałby być dla polskiej marynarki handlowej tajemniczą bramą, przez którą tylko innym przechodzić wolno. Przecież nawet mały „Kraków" już raz przekroczył ten dział dwu światów, w swej podróży na Morze Czerwone. Czy nie znajdzie się sposobność inna, dalej prowadząca? Szyny i inny materiał kolejowy, rury olbrzymie, cynk, soda, biel, a choćby „części maszyn", tak intensywnie teraz wożone. Czyżby nie znalazły się i inne ładunki dla polskiego statku udającego się do kraju Wschodzącego Słońca i do Państwa Środka? Czy nie starczyłoby nam sił na wykup zamortyzowanych już, a tak korzystnie jeszcze eksploatowanych jednostek morskich?

Wielka gra na Dalekim Wschodzie jest w pełnym rozwoju — lecz bez nas i mimo nas.

L. M. M.

Morskie znaki żeglugowe

Znaki żeglugowe, a w szczególności światła orientacyjne, w postaciach rozmaitych, istnieją od bardzo dawna. Źródła historyczne wymieniają słynny „pharos aleksandryjski“ z III w. przed Chr., tj. z epoki helenistycznej Egiptu. Notatka o nim znalazła się u greckiego historyka prawdopodobnie ze względu na ogrom i okazałość budowli architektonicznej, poprzednio dla takiego celu nieznanej.

Są też wzmianki o ogniach, palonych na przylądkach dla orientacji żeglarzy. Były to dosłownie ognie, t. j. wolne płomienie stosu drewna, później kadzi smoły. Ognie te palono zwykle na szczycie okazałej budowli, jak tego przykład na pharosie aleksandryjskim, a później na wieży ognia w Dungeness, lub w Corduan, w Kanale La Manche, względnie na Rumunku Rozewskim w XVII w. Słowo „ogień“ pozostało w wielu językach nadal„ po dziś dzień, do określenia światła orientacyjnego latarni morskiej, bez względu na jego moc i charakterystykę.

Postęp techniczny w znakach żeglugowych rozpoczyna się dopiero w początku XIX w., umożliwił go wyrób szkła przejrzystego i szyb szklanych, mogących ogień otoczyć osłoną od wiatru i opadów. Pod osłoną szyb znalazły więc w 1807 r. zastosowanie świece łojowe, ustawione na kolistych lichtarzach, zawieszonych pod stropem kopułki, jak n. p. na latarni Eddystone w Anglii. Zastosowanie Argand'a lampy oliwnej na knot i szkło-cylinder, z przeciągiem powietrznym, jak też zwierciadła parabolicznego dało nowe możliwości. Urządzenia takie przetrwały — do dzisiaj. Nawet na Helu zlikwidowano takie lampy naftowe dopiero w r. 1926. Aparatura ta pochodziła z r. 1838 i złożona była z sześciu lamp knotowych, każda umieszczona przed blaszanym reflektorem. Zespół lamp obracał się około osi pionowej, co nadawało ogniowi „charakterystykę“, t. j. blask co 15 sek.

W 1935 r., podczas robót ziemnych w Helu, rozkopano małą, jak przypuszczano, wydmę piaszczystą, porośniętą sośniną karłowatą i przekonano się, ze zdziwieniem, iż jest to potężny stos kamienny, w kształcie piramidy ściętej, obsypany dokoła na metr z górą grubą warstwą popiołu drzewnego. „Wykopalisko“ to uznano za pierwotny „ogień“ żeglugowy helski, czynny prawdopodobnie do końca XVII w.

Czy i w jakiej mierze ułatwiano orientację statkom na morzu podczas mgły, brak wzmianek z czasów dawniejszych. Pozostały tylko ślady, że na niektórych punktach brzegów angielskich, podczas mgły gęstej oddawano pojedyncze strzały armatnie, w kilku wzgl. kilkunastuminutowych odstępach. Później nieco przyjęto bicie w dzwon, podobnie jak dotychczas to dzieje się na wodach chińskich. Przyjęte tam jest uderzanie w gong. Strzały, jako sygnał mgłowy, przetrwały w Anglii do dzisiaj. Co prawda nie z dział zwykłych, a ze specjalnych acetylenowych. Dopiero system (układ) optyczny Fresnel'a, pierwszy z 1825 r. zwierciadłowy oraz późniejszy nieco w postaci soczewki „tamburowej“ z pierścieniami dio- i katodioptycznymi, — otworzył szeroką drogę do ulepszeń technicznych w latarnictwie morskim. Przystąpiono więc w początku drugiej połowy XIX w. do budowy tego rodzaju soczewek o średnicy, wynoszącej 150 cm. Podzielono je na klasy, od I-ej do VI-ej włącznie, którą przypisano dla soczewek o średnicy 200 mm. Jako źródło światła pozostawała nadal, bądź to ulepszona lampa Argand'a, bądź też nowocześniejszy płomień naftowo-dmuchawkowy, żarzący siatkę auerowską. Ogień taki przetrwał do 1932 r. na Oksywiu i obecnie jeszcze jest w Borze.

Dokoła światła wirowały kulisy przysłaniające je i tworzące tą drogą dowolne jego charakterystyki. Nie szczędzi się jeszcze obecnie dziesiątek i setek kilogramów rtęci na to, aby na niej mógł beztarciowo pływać system optyczny fresnelowski. Przejście do reflektorowego układu soczewek i pierścieni koncentrycznych — dało dalsze i znaczne wzmocnienie światła, już w prostym stosunku zależne od powierzchni układu optycznego i jaskrawości źródła światła, wyrażonej w świecach na cm² jego powierzchni. Odpadły przy nich reflektory, które w uszlachetnionej postaci zwierciadeł wklęsłych, lustrowych, lub złotych, bez optyki, jeszcze obecnie poroponowane są przez pewne wytwórnie francuskie (Henri Lepaute i Sottère & Harlé). Do oświetlenia ich stosuje się żarówkę elektryczną.

Prąd elektryczny na ogół z trudem zdobywał sobie pozycję właściwą, a już najmniej powodzenia miała dotychczas żarówka elektryczna. W pierwszym rzędzie znalazł zastosowanie łuk elektr., w sposób dość udoskonalony, jak tego przykład na latarni im. Stefana Żeromskiego w Rozewiu, na której od r. 1910 moc światła wynosi do 6 mil. świec Heffn. Skutecznie dotychczas z prądem, (jak np. na latarni Bór), konkuruje nafta, z płomieniem „primusowym“ na siatce, oraz acetylen rozpuszczony. Inne gazy świetlne, jak Blaua, BBT, „Gazol“ i in. niestety ustępują miejsca acetylenowi. Acetylen bowiem daje dużą jaskrawość światła i możliwość daleko posuniętej autonomii urządzenia i jego automatyzacji, dochodzącej do tego, że dogląd i zaopatrzenie światła o mocy ok. 100.000 świec mogą być wykonywane raz na rok, — jak tego przykład daje światło acetylenowe dla żeglugi morskiej i powietrznej na wysepce brazylijskiej Sao Paolo (Sz. 0° 40' N; Dł. 29° 30 W'). Ambicja elektrotechników i optyków francuskich doprowadziła jednak do tworu ogromnego, jakim stała się nowa instalacja dla latarni morskiej Creac'h d'Ouessant, na zachodnim cyplu Normandii. Największa ta na świecie latarnia morska ma moc światła, wynoszącą około pół miliarda świec norm. przy 40 Kw. mocy, zasilającej łuk elektryczny. Łuków i optyk jest cztery. Łuk świeci podczas mgły, natomiast podczas pogody przejrzystej świeci żarówka 3 Kw. Wyłania się pytanie celowości takiego wysiłku. Widzialność światła zależy od przestrzeni i stanu przejrzystości powietrza, co zwykle wyraża się wg związku: $J = 0,34\ t^2.\ s\text{-}t$, gdzie J jest mocą światła w świecach norm., „t“ — odległość w milach morskich, a „s“ — współczynnikiem absorbcyjnym, dla którego przyjmuje się wartość wynoszącą co najmniej 0,8. Na Bałtyku przyjmuje się dla tego współczynnika wartość tylko 0,6.

Zasięg geograficzny światła, uzależniony od kulistości powierzchni ziemskiej (pomijając zjawiska refrakcji przyziemnej) wynosi w milach morskich: $D_m = 2{,}08\ (\sqrt{h} + \sqrt{a}$ gdzie „h“ oznacza wysokość światła, natomiast „a“ wysokość oka obserwatora, w metrach nad poziomem morza.

Stanowi to ograniczenie możliwości korzystania ze światła poza granicami, określonymi wg podanych związków. Poza tym światło nie stanowi bezpośrednio o bezpieczeństwie żeglugi: trzeba je wpierw zobaczyć, potym zmierzyć do niego kierunek ze statku, czyli wziąć namiar (zwany „pelengiem“), a dopiero potem można uzyskać obiektywne dane o położeniu statku na morzu. Subiektywna ocena położenia statku z bezpośredniej widzialności światła doprowadziła już niejednokrotnie do katastrofy. Podczas mgły natomiast, nawet najsilniejsze światło, staje się niewidoczne w odległości 2—3 mil morskich i przez to dla orientacji nautycznej staje się bezprzedmiotowe.

Niespodziewanie szybko i zwycięzko zajęto tu najpoważniejsze pozycje w sygnalizacji nautycznej radio i to nie tylko w żegludze morskiej, lecz również w powietrznej. Stało się to dzięki rozpowszechnieniu się odbiornika typu okrętowego z anteną ramową, zwanego też radiogoniometrem. Jak wiadomo, fale elektromagnetyczne rozprzestrzeniają się prostolinijnie i niezależnie od warunków meteorol., względnie od kulistości powierzchni ziemskiej. Mają one stąd zasięg wielo-

krotnie większy niż najsilniejsze światło latarniowe. Odbiór ich anteną ramową, z oznaczeniem kierunku pochodzenia, zastępuje bezwarunkowo obserwację światła oraz daje możliwość określenia położenia w dowolnej poniekąd odległości od stacji nadawczej, w każdym razie wielokrotnie większej odległości, niż widzialność latarni morskiej ze statku na morzu. Przewyższając swym znaczeniem w orientacji nautycznej światło, fale radiowe na razie jeszcze „współdziałają" w tym zakresie z sygnałami innego rodzaju, a więc dźwiękowymi, nadawanymi w powietrzu oraz w wodzie, lecz współdziałanie to wykazuje wybitną tendencję do panowania niepodzielnego dzięki przewadze w skuteczności, większej pewności i ekonomii eksploatacji. Stan obecny sygnalizacji tego rodzaju na świecie jest jeszcze daleki od wszechstronnej hegemonii urządzeń radiowych, jakkolwiek są już pozytywne wyniki prób, zwłaszcza w St. Zj. A. P. całkowitej automatyzacji sygnałów nautycznych na statku latarniowym, pozostającym całkowicie bez załogi i kierowanym w działaniu przy pomocy fal radiowych.

Kilkanaście tysięcy świateł, różnej mocy i charakterystyki, w tym długi szereg świateł o pierwszorzędnym znaczeniu dla żeglugi światowej, działa dla potrzeb tej żeglugi (bez bliżej naogół ustalonych zasad, prócz nielicznych zresztą latarń nowszej daty). Kilka tysięcy sygnałów dźwiękowych i kilkaset „radiostaw" różnej mocy, — służy dziś do celów bezpieczeństwa żeglugi po morzach świata.

Ostatnio rozwija się też w szybkim tempie technika oświetlenia tras lotniczych.

Spis świateł i sygnałów mgłowych dla żeglugi morskiej na świecie całym ujęty jest w formie okazałej księgi, wydawanej corocznie przez pewną prywatną firmę wydawniczą w Londynie (Lurie & Co). Każde państwo wydaje spis świateł i sygnałów swego wybrzeża, przy czym publikacje dla całego świata wydają admiralicje głównych potęg morskich, t j. admiralicja angielska, St. Zj., francuska, niemiecka, włoska i japońska.

Jeszcze stosunkowo nie wiele głównych latarń morskich jest zelektryzowanych. Wiele latarń powstających na wyspach małych, z utrudnionym zaopatrzeniem, lub stojące w znacznej odległości od sieci prądu elektrycznego, oświetlane są palnikami naftowo-żarowymi, często również acetylenowymi. W ostatnich latach jednak postęp pod tym względem był b. znaczny.

Spośród sygnałów dźwiękowych ogromną przewagę liczebną mają jeszcze, przestarzałe poniekąd, urządzenia, napędzane powietrzem sprężonym, jak np. syreny, gwizdki, drgajniki tłokowe (diafony) i inne. Do nielicznych należą błonowe (membranowe) drgajniki, uruchomiane powietrzem sprężonym, przez wytwórnie ich nazwane „Typhonami" i stosowane w krajach skandynawskich.

Na wyższym poziomie technicznym postawiono niewiele stacyj z elektromagnetycznymi, wzgl. elektro-dynamicznymi drgajnikami, o rezonansie elektryczno-mechanicznym błony drgającej. W większości przypadków tylko drgajniki podwodne (zwane też oscylatorami), są zsynchronizowane z radiostawami. Wyrobem urządzeń sygnalizacji „elektroakutsycznej", jak je ostatnio nazwano, zajmują się tylko cztery wytwórnie, (2 niemieckie, francuska i amerykańska). Urządzenia te wprowadzono, jeżeli możnaby tak to określić, „na rynek", dopiero w ostatnich latach. Poszukując koncentracji dźwięku drogą odpowiedniej interferencji fal dźwiękowych, pochodzących z drgajników obok siebie umieszczonych w odpowiednim odstępie, np. $1/2$, $3/2$ itd. długości fali oraz poniekąd według prototypu francuskiego „phare sonore", pomysłu akademików Perrin i Marcelin, — stworzono szereg nowych typów grupowych.

Mnożące się obiekty świetlne i stacje radiowe dla celów orientacyjnych żeglugowych, wywołały konieczność uregulowania ich działania wg. pewnych zasad racjonalności. Państwa niektóre unormowały tę sprawę zarządzeniami wewnętrznymi, jak tego przykład postanowienia Rzeszy Niem. z r. 1904, poniekąd praktycznie jeszcze u nas na Wybrzeżu pozostające w użyciu. Na forum międzynarodowym sprawy te znalazły swój wyraz na specjalnej konferencji, odbytej w Lizbonie, w r. 1930, i zwołanej pod egidą Ligi Narodów, celem ustalenia zasad działania znaków żeglugowych, w szczególności latarń morskich, statków latarniowych, radiostaw, oraz celem ustalania wyglądu t. zw. pław i in. znaków.

Postanowiono tam doprowadzić do regionalnych porozumień co do zakresu i sposobu działania radiostaw, jak też co do charakterystyk świateł nawigacyjnych. W uzupełnieniu więc Konwencji Madryckiej Telekomunikacyjnej oraz w nawiązaniu co do zaleceń wspomnianej Konferencji Lizbońskiej, doszły do skutku trzy porozumienia międzynarodowe, specjalne, t. j. Konferencja Londyńska r. 1931 o działaniu radiostaw na Morzu Północnym, Konferencja Stockholmska r. 1932 z udziałem Polski, normująca działanie radiostaw na Bałtyku oraz wreszcie porozumienie Paryskie z r. 1933 odnośnie tych radiostaw na wodach między Morzem Półn. i Bałtykiem. Ostatnio wyłonił się nowy organ półoficjalny współpracy międzynarodowej. Są nim okresowe zjazdy technicznych kierowników służb latarniczych, ze stałym sekretariatem w Paryżu.

Mimo szczupłych możliwości, Polska wykonała, pod paru względami, pracę pionierską na Wybrzeżu, wyprzedzając w tym zakresie inne państwa ościenne. Pokrótce można wymienić, iż Polska była jednym z pierwszych państw na Bałtyku, które już w r. 1929 założyło na swym wybrzeżu dwie radiostawy, budowy krajowej, stanęły one w Rozewiu i Gdyni.

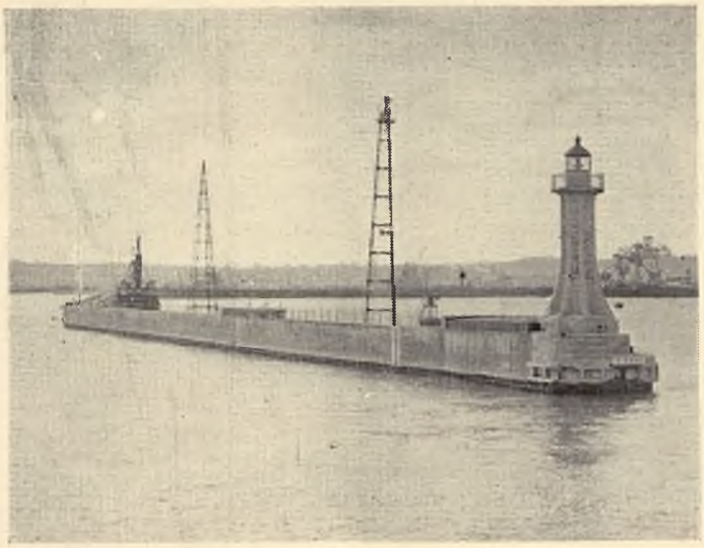
Polska była pierwszą nie tylko na Bałtyku, ale i na świecie, która zastosowała urządzenia dźwiękowe o emisji skupionej, dające możliwość obiektywnej miary kierunku nadania dźwięku, podczas gdy do innych urządzeń niezbędna jest ocena subiektywna, często jednak b. złudna.

Budowa nowych urządzeń sygnalizacji nautycznej w Polsce rozpoczęła się oczywiście w nowopowstającym porcie gdyńskim.

Unowocześnienie urządzeń sygnalizacji nautycznej objęło przede wszystkim sprzęt na Helu, a obecnie obejmuje urządzenia rozewskie. W toku realizacji są urządzenia dla nowego portu w Władysławowie.

Pomijając urządzenia o znaczeniu podrzędnym, na Wybrzeżu Polskim można brać pod uwagę tylko trzy ośrodki sygnalizacji nautycznej, w których realizacji wziął też udział polski przemysł elektrotechniczny. Są to stacje sygnalizacyjne w Gdyni, Helu i Rozewiu.

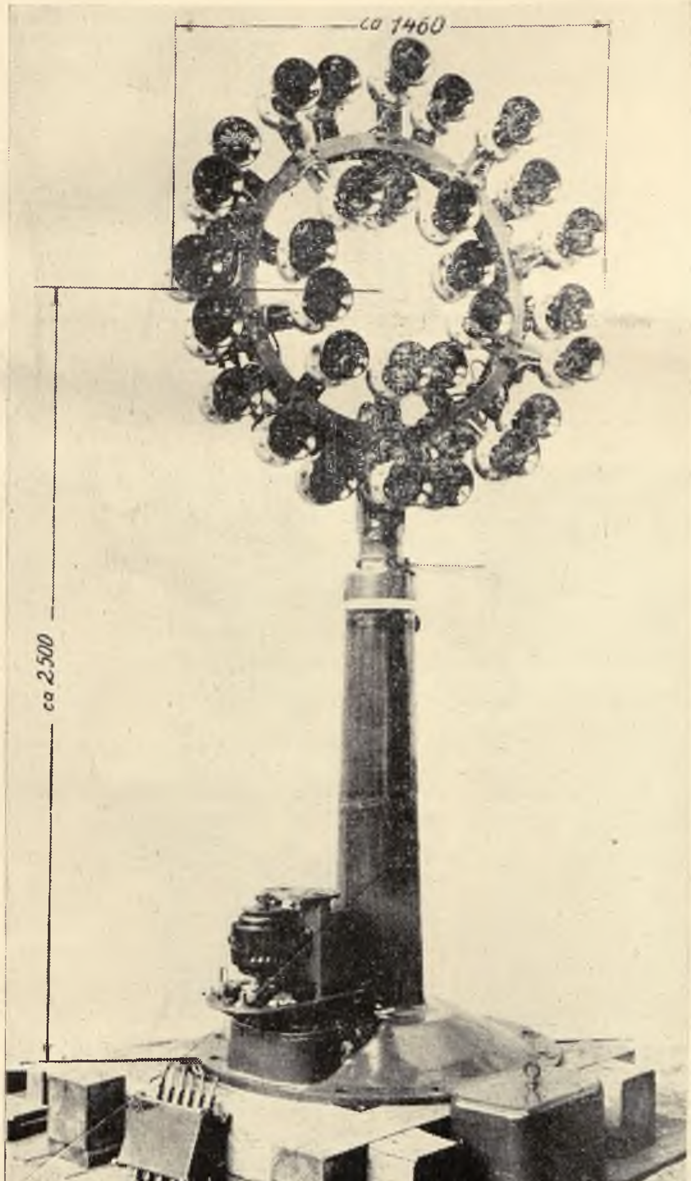
Stacja rozewska ma szczególnie ważne znaczenie dla żeglugi w południowej części Bałtyku. Stanowi ona tam główny punkt orientacyjny, wg. którego, w większości przypadków mijania, następuje zmiana „kursu" (t. j. kierunku poruszania się statku). Podobne znaczenie mają znaki na cyplu helskim dla statków, zdążających z Bałtyku Północnego do portów polskich, wzgl. dla statków, które w drodze z zachodu



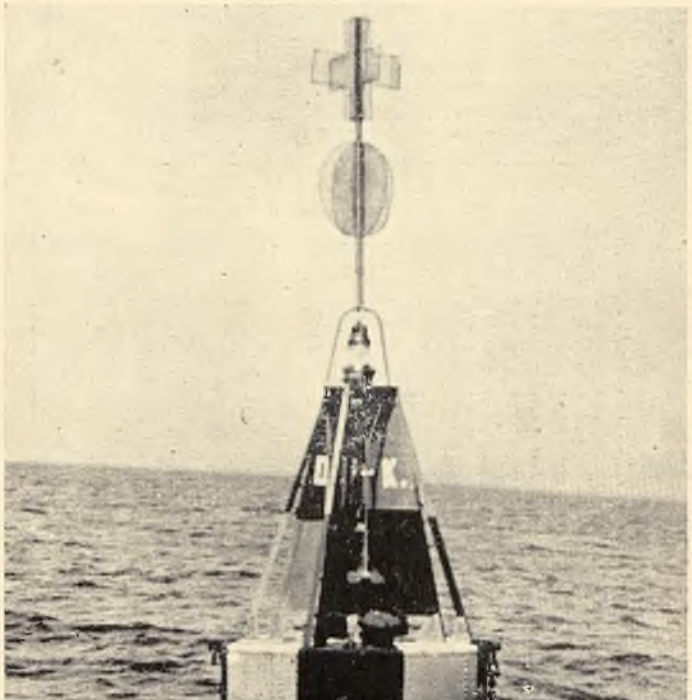
Stacja sygnalizacji nautycznej przy wejściu do portu w Gdyni



Latarnia morska w Rozewiu im. Stefana Żeromskiego



Wielobłonowy drgajnik zwrotny

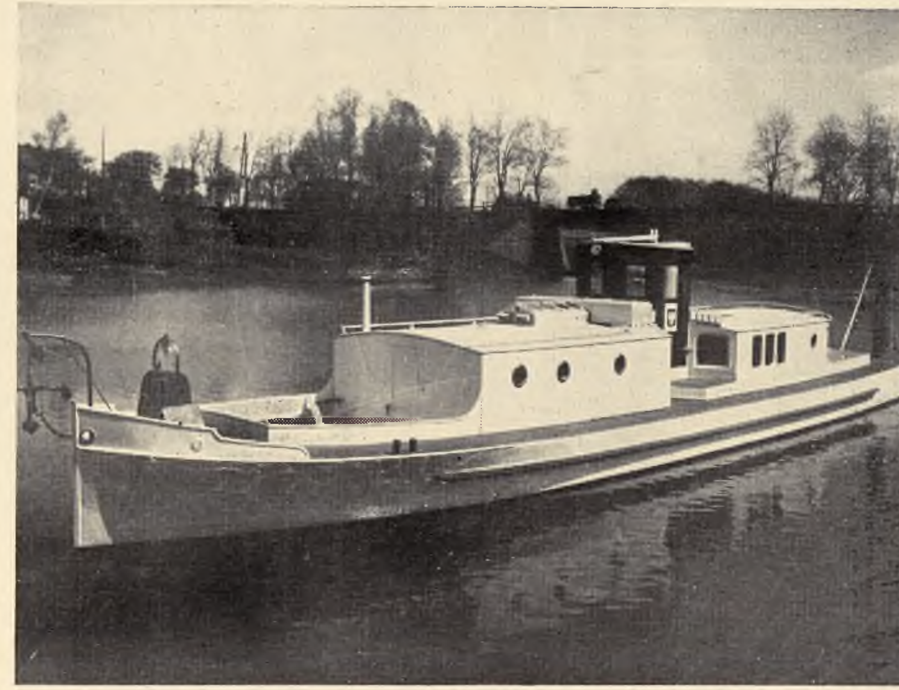


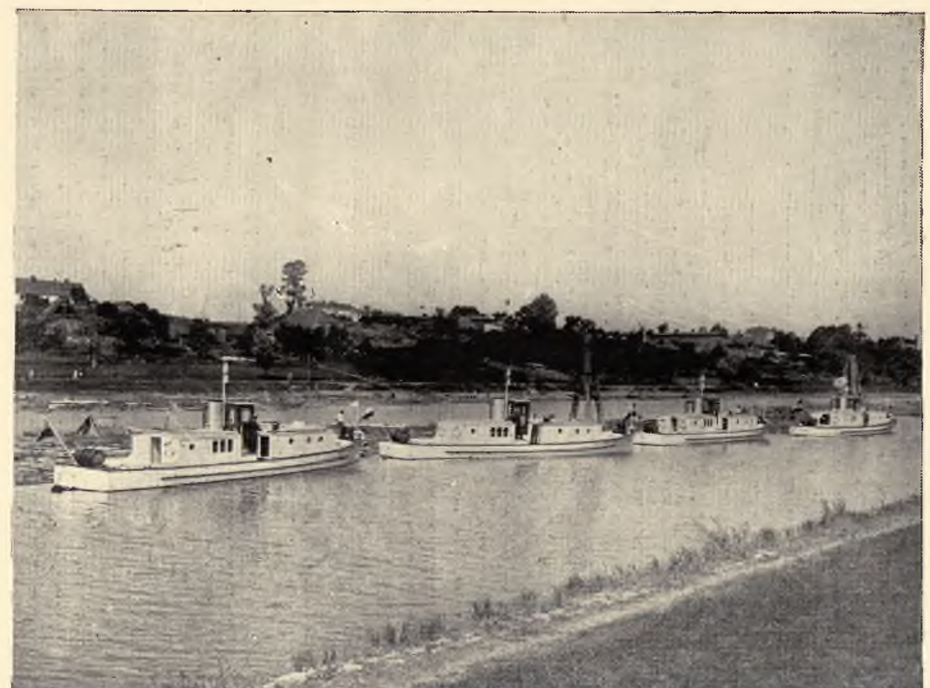
Pława G. D-K przed wejściem do portu w Gdyni



Konsul Królestwa Norwegii w Gdyni, Dyrektor firmy „Bergtrans" Lars Usterud Svendsen, obchodził ostatnio 10-lecie pracy na polskim wybrzeżu. Za zasługi, położone na polu zbliżenia gospodarczego polsko-norweskiego konsul Svendsen odznaczony został przez Prezydenta R. P. złotym krzyżem zasługi. W obchodzie 10-letniej pracy złożyli p. Konsulowi Svendsenowi życzenia dalszej owocnej pracy przedstawiciele życia gospodarczego i społecznego miasta Gdyni i portu, oraz miejscowa prasa, do której życzeń przyłącza się również Redakcja „Wiadomości Portu Gdyńskiego"

Ministerstwo Komunikacji stale wyraża zainteresowanie rozwojem „Lloydu Bydgoskiego".
czego wyrazem była wizyta p. Ministra Ulrycha w towarzystwie p. Wojewody Maruszewskiego, podczas której p. Minister specjalnie zainteresował się najnowszymi jednostkami, budowanymi w stoczni „Lloydu".





„Lloyd Bydgoski" S. A. w Bydgoszczy wykonał ostatnio dla Ministerstwa Komunikacji 6 statków inspekcyjnych motorowych. Statki te mają kadłuby spawane, motory Diesla 50 koni, szybkość 12½ km, napęd wirowy, zanurzenie 33 cm. Statki, których poświęcenie odbyło się 18 sierpnia br. w obecności p. Min. Piaseckiego, naczelnego dyrektora „Lloydu Bydgoskiego" inż. St. Zawadzkiego i całego szeregu innych osób, rozdzielone zostały do inspekcji na większe rzeki, Wartę, Bug, Wisłę i inne.

Na zdjęciu omawiane statki inspekcyjne.

do Gdyni i Gdańska muszą okrążać cypel po szlaku stosunkowo bliskim brzegu. Na z górą 9 tys. statków zawijających obecnie do obu portów polskich, przeważająca większość mija cypel helski. Daje to ruch statków który, z uwzględnieniem okresowych nasileń w ruchu, tylko zagranicznym, przedstawia się w ten sposób, że prawie co kwadrans jakiś statek mija cypel. Do tej liczby można dodać drugie tyle drobnych statków przybrzeżnych i rybackich. Tak ożywiony ruch statków koło Helu, a jednocześnie dość często w latach ubiegłych zdarzające się wypadki osiadnięcia tam statku na brzegu, spowodowały postawienie tamtejszej stacji na wyższym poziomie technicznym, niż się to zwykle spotyka. Podczas gdy przy zakładaniu stacji gdyńskiej uznawano drgajnik podwodny za potrzebny, — choćby o tonie 900 c/s. (tj. innym niż powszechnie drogą przypadku przyjętym i tradycją zachowywanym tonie 1050 c/s.) — o tyle w instalacji helskiej z sygnalizacji tego rodzaju zrezygnowano, uważając ją za zbyt kosztowną w porównaniu do korzyści z niej płynących.

Odrębność tonu drgajnika podwodnego gdyńskiego (t. j. 900 c/s) wynikła z konieczności ustąpienia na rzecz drgajnika takiego w porcie gdańskim. Drgajnik tamtejszy w działaniu swym nie jest sterowany za pomocą zegara dokładnego. Dwa drgajniki jednakowego tonu obok siebie bez rozrzędu odpowiedniego, działać nie mogły bez wzajemnego zakłócania sobie emisji.

Inwestycje w urządzeniach sygnalizacji nautycznej na Wybrzeżu Polskim wykonano, jak niżej wymienione.

I. W Rozewiu. Do istniejącej aparatury łukowej latarni i do syreny (diafonu) dodano w r. 1929 radiostawę o mocy ok. 20 A., zasilanej z zasobników 20 V, a następnie zsynchronizowano sygnały diafonu i radiostawy przy pomocy urządzenia specjalnego, wykonanego przez wytwórnię państwową (obie instalacje dostarczyły P. Z. T.) W roku ub. nastąpiła dalsza przebudowa urządzeń. Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek" doprowadziła do latarni morskiej w Rozewiu linię wysokiego napięcia z Hallerowa — W. Wsi, t. j. na przestrzeni ok. 8 km. i założyła tam swój transformator na 50 KVA, dostarczając jednocześnie motor 20KM do połączenia elastycznego z istniejącą prądnicą 15 Kw. prądu stałego, wyłączając tą drogą jedną, z dwu lokomobil parowych. W pomieszczeniu radiostawy dawnej założono drugą, nową aparaturę nadawczą, dwustopniową, zasilaną z sieci (Budowa P. Z. T. R.) Dalsza przebudowa przewidziana jest w roku bieżącym.

II. W Helu. Na wzniesieniu, zwanym „Szwedzką Górką" założono nowy, całkowicie zautomatyzowany ośrodek sygnalizacyjny składający się z urządzeń następujących: a) światło czterobłyskowe, uzyskane z przystosowanej aparatury byłej latarni morskiej oksywskiej, zasilane prądem trójfazowym; — (użyto tam żarówkę trójfazową o mocy 1500 Watt); b) takie światło zastępcze, pochodzące z latarki ustawionej obok kopułki latarniowej; (aparatura acetylenowa z miniaturową optyką czteropolową, obracaną motorkiem gazowym); c) drgajnik wielobłonowy elektromagnetyczny, o emisji dźwięku skupionej, kierunkowej (reflektorowej) o mocy ok. 7000 Watt, przy tonie 700 c/s, obracany poziomo na 300° jednostajnie naprzemian w obu kierunkach, co w połączeniu z sygnałami radiostawy helskiej, („kropkami" co 1,1 sek.) daje szczególne właściwości nautyczne urządzenia.

Drgajnik dźwiękowy jest „izolowany akustycznie" wstecz drogą odpowiedniej interferencji drgań, osiągniętej przez przestrzenne przestawienie drgajników oraz odchylenie fazy ich zasilania.

Kopułka, wieża, kable i rozdzielnia są wyrobu krajowego.

Na terenie właściwej latarni morskiej, w nowym budynku maszynowni, znalazły pomieszczenie aparatury i silniki stacji, tj. dwie aparatury radiowe nadawcze — urządzenia zwane „znamiennikami", sterujące działanie całokształtu urządzeń w tym rejonie, a poza tym tablice obsługi i zwykłe środki zasilające. Światło naftowo-żarowe latarni helskiej zastąpiono elektrycznym, przez wbudowanie żarówki 3-fazowej. W dawniejszej syrenowni, pędzonej silnikiem spalinowym, ustawiono silnik 10 Kw. na prąd zmienny, do napędu istniejących sprężarek oraz założono mechanizmy synchronizacyjne, które przy pomocy sprzęgła elektromagnetycznego, uruchomianego impulsami z zegara głównego w maszynowni, sterują działanie syreny powietrznej, zw. „diafonem".

W porcie helskim działa ponadto elektromagnetyczny, dwubłonowy „buczek", o tonie 300 c/s, w działaniu swym zasilany ze statystycznej przetwornicy częstotliwości prądu trójfazowego oraz sterowany przez t. zw. „znamiennik" w maszynowni.

III. W Gdyni. Na falochronie, o długości ponad 600 m., ułożono kabel zasilający urządzenia, rozmieszczone w dwu bundykach. W jednym z nich mieści się siłownia urządzeń sygnalizacji dźwiękowej, tj. drgajnika zwrotnego, buczka i drgajnika podwodnego. W drugim pomieszczeniu znajduje się aparatura radiostawy i pokój dyżurny oraz warsztat podręczny. W urządzeniach gdyńskich, prócz drgajnika podwodnego o tonie 900 c/s, o którym już poprzednio wspomniano, znalazł zastosowanie elektromagnetyczny drgajnik zwrotny, zwany też „syreną wahadłową", o skupionej emisji dźwiękowej, tonem 500 c/s. Działając w zależności od sygnałów radiowych (tj. j. „kropek" w odstępie 1,1 sek.), ma właściwości nautyczne, podobne do drgajnika helskiego. Jako rezerwa służy jeszcze buczek elektromagnetyczny o tonie 300 c/s oraz dzwon z uderzakiem, poruszanym przez CO_2.

W komplecie gdyńskim, pochodzącym z 1928/29 r. tylko radiostawa i środki łącznościowe oraz oczywiście konstrukcje wsporcze są pochodzenia krajowego.

Zagadnienia techniczne w sygnalizacji nautycznej są dość różnorodne. Podzielić je można na trzy działy główne t. j.: oświetlenie, akustykę i radiotechnikę, jak również na różne przypadki współdziałania 2-ch działów ostatnich, t. j. urządzeń radiowych i akustycznych. Oprócz tego występuje jeszcze obszerny dział znaków żeglugowych, stawianych na morzu, to zn. pływających i zakotwiczonych. Znaki takie mają swoje nazwy szczególne. Większy zbiornik, (czy beczka, jak to niekiedy nazywają); pływający na wodzie i wyposażony w nadbudówkę szczególnego wyglądu, w oświetlenie podczas nocy, środki do wywoływania dźwięków, (dzwon, buczek), nazywa się pławą. Inne, mniejsze nieco, bez szczególnego wyposażenia, zwie się bojami. Żerdzie, wetknięte w dno na małej głębokości, odpowiednio ubarwione na czarno lub czerwono, z ew. dodaniem białego pasa pośrodku oraz tak zw. znaków szczytowych, — stanowią „wiechy".

Żeglarze żądają jednoznaczności sygnałów i możliwie najprostszych reguł rozpoznawania ich znaczenia. Już od początku zastosowania pław i wiech, jako pływających znaków żeglugowych, wyłoniła się duża i dowolna zresztą ich różnorodność. W każdym prawie państwie, je utrzymującym powstał swoisty układ tych znaków. W ubarwieniu znaków znalazły zastosowanie tylko barwy kontrastujące ze sobą, a więc np.: biała i czarna, biała i czerwona, czerwona

i czarna. Inne barwy, — żółta, zielona, również zastosowano, lecz nieco później i tylko do znaków szczególnych. Zieloną wybrano przypadkowo do znaków, stawianych przy zatoniętych statkach, zwanych mianem międzynarodowym „wrakami“, po polsku „kadukami“, a raczej szczątkami. Duża różnorodność znaków i różnice w ich wyglądzie, przy mniej więcej tym samym znaczeniu rzeczowym, dość wcześnie spowodowały dążność do międzynarodowego ich ujednostalenia i uschematyzowania. Wyrazem takich tendencyj było pierwsze porozumienie międzynarodowe w sprawie znaków żeglugowych, osiągnięte w Waszyngtonie, w końcu ub. stulecia (1889 r.) Ustalono tam, że znaki, stawiane p o p r a w e j stronie szlaku, prowadzące z morza w stronę lądu, ew. do portu w ujściu rzecznym, mają być c z a r n e, natomiast po l e w e j — c z e r w o n e.

Postanowienie to zostało zastosowane, terytorialnie biorąc, bardzo rozlegle. Mimo późniejszych porozumień na ten temat, odmiennie stanowiących, lecz słuszniejszych i obszerniej uzasadnionych, — po dziś dzień utrzymuje się przy życiu dawne, a co gorsza, uparcie broni przed wszelkimi zakusami przeprowadzenia w nich zmiany. Tak więc porozumienie z r. 1912, zawarte w Petersburgu nie doczekało się realizacji przez jego sygnatariuszy, gdyż przeszkodziła temu Wielka Wojna. Potrzeba ujednostajnienia znaków żeglugowych spowodowała nowe zabiegi około osiągnięcia porozumienia powszechnego. Tym razem pod egidą Ligi Narodów w Lizbonie (1930), z oficjalnym udziałem tam, po raz pierwszy w dziejach, Polski, jako państwa morskiego. Część postanowień konferencji lizbońskiej została przez szereg państw przyjęta. Ostateczny projekt odpowiedniej konwencji międzynarodowej został w 1937 r. opracowany i przedstawiony uczestnikom konferencji do ratyfikacji. Ta jednak, jak dotąd, idzie dość opornie. Składa się na to kilka przyczyn natury politycznej, jak też rzeczowej. Niektóre mocarstwa morskie przestały być członkami Ligi Narodów — i stąd nie mają zobowiązań wobec projektu konwencji. Inne państwa dopatrują się nieścisłości w regulaminie i niedogodności dla swoich „domowych“ żeglarzy w razie zmiany stanu obecnego.

Pożytek z długich narad jednak pozostał znaczny. Wyjaśniono wiele ciekawych szczegółów i związków w tym zakresie spraw o znaczeniu międzynarodowym. Dało się ustalić, że znaki różnorodne trzeba podzielić na grupy zasadnicze, wzgl. ich „układy“ (systemy), że trzeba wygląd ich ujednostajnić pod względem kształtów i barw, trzeba uschematyzować światła na nich w nocy zapalane i, że trzeba stosować szereg innych zasad, tym podobnych.

Ze strony Polski przedstawiono również swój przyczynek, wskazując na potrzebę: a) jednoznaczności każdego znaku, b) dobrej widzialności z daleka kształtu charakterystycznego znaku, w jego części nadwodnej, c) jak najdalej posuniętego uproszczenia techniki budowy, utrzymania i obsługiwania tych znaków.

Tak więc rozróżnia się obecnie znaki „układu głównego“ (kardynalnego), „układu pobocznego“, szczątkowe (wrakowe) i in. szczególne (kierunkowe, kablowe, ostrzegawcze itp.). Objaśnienie każdego układu z osobna zaprowadziłoby, że się tak to nazwie, w żeglarski las. Dość będzie, jeżeli jeszcze się wspomni, iż największym znakiem pływającym na morzu, najlepiej wyposażonym, jest statek latarniowy, zwany też pokrótce„ latarniowcem“. Zwykle czerwony, z dużym napisem swej nazwy na burcie, białymi literami. Jest to najbardziej ulubiony znak dla kapitanów. Kierują oni swój statek wprost na niego. Raz się zdarzyło, iż takiego latarniowca statek duży we mgle przeciął wpół i zatopił.

Koszty utrzymania znaków żeglugowych są znaczne. W niektórych państwach istnieją do tego celu oddzielne działy administracji państwowej. Służby nawigacyjne utrzymują stałe porozumienie oraz odbywają okresowe zjazdy, na których przedstawia się referaty o ostatnio osiągniętych ulepszeniach i dokonanych inwestycjach. Sekretariat tych zjazdów pozostaje obecnie we francuskim ministerstwie robót publicznych. Polska, jak dotychczas, korzysta ze sprawozdań tego porozumienia, lecz udziału czynnego w nim dotychczas nie brała.

Stan znaków żeglugowych w Polsce jest jeszcze w toku stałego zwiększania się liczebnego i ulepszenia. Powstawanie nowych portów lokalnych i szlaków do nich prowadzących powoduje potrzebę ciągłego ich ulepszania. Dynamika pod tym względem jest właśnie tu większa, niż gdzieindziej.

M.

Zwyczaje handlowe przy eksporcie drzewa

przez port gdański

Zmiana struktury gdańskiego handlu drzewnego po wojnie światowej wymagała odpowiedniego przystosowania zwyczajów handlowych ustalonych jeszcze w 1901 r. Przy współudziale zainteresowanych czynników gospodarczych Gdańska Izba Handlowo-Przemysłowa ustaliła zasadnicze normy handlowe i opublikowała je pod nazwą „Platzgebräuche des Danziger Holzhandels über Befrachtung und Anlieferung". Skodyfikowane prawo zwyczajowe obejmuje zatym najważniejsze normy obowiązujące strony przy odprawie transportów. Jakkolwiek z stosowaniem tych norm najczęściej spotyka się gdański eksporter, makler i spedytor, to jednak ich znajomość nabywa coraz większego znaczenia również dla przedsiębiorców w zapleczu, gdyż udział transakcyj zawieranych bezpośrednio z zaplecza polskiego stale wzrasta.

Różne interesy stron rozbiegają się najbardziej w odniesieniu do terminów dla rozpoczęcia ładowania. W interesie armatora leży jaknajwiększe przyspieszenie przeładunku i skrócenie czasu ładowania, podczas gdy załadowca nie zawsze może zestawić ładunek w pożądanym czasie. Przy przeładunku przez skład potrzeba pewien czas na sortowanie i wymierzenie ładunku, przy przeładunku bezpośrednim niekiedy zdarza się opóźnione podstawienie wagonów.

Dla ułatwienia załadowcy obliczenia czasu, w którym należy rozpocząć ładowanie, otrzymuje załadowca zgłoszenie statku oraz zawiadomienie o gotowości do ładowania. Tak np. załadowca nie jest zobowiązany do obliczenia terminu ładowania na podstawie telegraficznego zgłoszenia statku; często natomiast uznaje się statki leżące na redzie i czekające na pilota za gotowe do ładowania.

Po otrzymaniu zawiadomienia o gotowości do ładowania załadowca korzysta z krótkich okresów dla ostatnich przygotowań np. zamówienia robotników, załadowania wózków, zestawienia tratw itd. O ile zawiadomienie o gotowości do ładowania nastąpiło przed godziną 12-tą, to załadowca musi rozpocząć ładowanie z lądu o godzinie 8-ej następnego dnia wzgl. z wody o godzinie 9-tej. Przy zawiadomieniu po godzinie 12-tej do 16-tej termin rozpoczęcia ładowania z lądu przypada również na godzinę 7-mą następnego dnia, natomiast ładowanie z placów wodnych dopiero na godzinę 13-tą. Załadowcy korzystają oczywiście z tych terminów tylko w wypadkach rzeczywistej potrzeby, gdyż w krańcowym wypadku nadejścia statku o godzinie 8-mej statek ten leżałby bezczynnie cały dzień. Dłuższe okresy przy załadunku z placów wodnych tłumaczą trudniejsze warunki techniczne przeładunku. Powyższe normy stosowane są przy partiach całostatkowych oraz obowiązują pierwszego załadowcę partii częściowej, podczas gdy następni załadowcy muszą się tak urządzić, aby nie nastąpiła przerwa w ładowaniu, co im naogół nie sprawia większych trudności, gdyż otrzymują od maklera dodatkowo zawiadomienie o kolejności załadunku.

W wypadkach, w których załadowca rozporządza dopiero częścią ładunku, a nie wie, czy otrzyma resztę wagonów w takim czasie, aby nie nastąpiła przerwa w ładowaniu, załadowca rozpoczyna ładowanie w terminie wcześniejszym aniżeli przepisują zwyczaje z tym, że zapisuje się na dobro załadowcy czas, o który rozpoczęto wcześniej ładowanie. Czas ten zalicza się później załadowcy, o ile opóźnione zostanie podstawienie pozostałych wagonów. O ile nie nastąpi przerwa w ładowaniu korzystają z tego zarówno armator, który finansowo dzięki skróceniu czasu ładowania, jak i załadowca, który wcześniej może przedłożyć dokumenty do inkasa. Zysk armatora polega na tym, że okres postoju statku wpływa na stały współczynnik kosztów, gdyż szybsza odprawa umożliwia większą ilość rejsów.

Jakkolwiek miejscowe zwyczaje handlowe obowiązują również dla statków linii regularnych, to jednak naogół uzgadnia się na podstawie specjalnej klauzuli, że podstawienie ładunku musi nastąpić natychmiast po nadejściu statku. Umowy w odniesieniu do trampów zawierają natomiast klauzulę, że początek ładowania itd. musi nastąpić zgodnie z miejscowymi uzansami.

Odpowiedzialność maklera za niedotrzymanie powyższych warunków polega na obowiązku wyrównania kosztów powstałych dla załadowcy t. zn. naogół kosztów niewykorzystanych robotników, podczas gdy załadowca musi wyrównać koszty sztauerów oraz opłatę postojową ustaloną w umowie.

Odmiennie aniżeli w innych portach ustalone jest pojęcie dostawy fob. Według gdańskich uzansów wystarczy, o ile towar podstawiony zostanie pod statek tak, że może być załadowany urządzeniami statku. Wynika z tego, że na armatora przypada samo załadowanie na pokład statku. Armator ponosi zatym koszta załadunku oraz odpowiedzialność za wszelkie straty i szkody powstałe przy załadunku towaru z nabrzeża na pokład. Tak ujęte oferty spedytorów gdańskich t. zn. free alongside ship wywołują wskutek tego niekiedy u klienta w zapleczu mylne mniemanie, że dochodzą jeszcze dodatkowe koszta ładowania on board.

Ze względu na to liczenie towaru musi być przeprowadzone przed przejęciem ładunku na pokład, gdyż odpowiedzialność załadowcy kończy się z chwilą podstawienia towaru pod statek. Kwity natomiast wystawia sternik dopiero po ukończeniu ładowania. Przy dostawie w promach lub barhackach przeprowadza się liczenie całego ładunku, po czym sternik wystawia natychmiast kwit przed rozpoczęciem jeszcze ładowania. Drzewo na ogół liczone jest w sztukach za wyjątkiem specyficznych towarów masowych, jak papierówki, kopalniaków, sztab itd. W tych wypadkach sternik może kwitować „bez odpowiedzialności za ilość sztuk". Przy przeładunku sztab parkietowych, fryzów i kompletów skrzynkowych nie liczy się ilości sztuk, lecz tylko ilość wiązeł. Zastrzeżenia armatora w odniesieniu do jakości, stanu opakowania itd. towaru muszą być zgłoszone przed rozpoczęciem ładowania wzgl. natychmiast po, o ile szkody powstały podczas przeładunku. Wskutek tego kwity nie mogą zawierać żadnych ujemnych uwag. Na ogół przyjęło się, że sternik kwituje „wymiar, jakość i stan nieznane"; niedopuszczalna jest natomiast uwaga „bez odpowiedzialności za wymiar, jakość i stan". Przez taką uwagę przerzucono by odpowiedzialność na załadowcę, za szkody powstałe podczas przeładunku rozmieszczenie, transportu, wyładunku itd.

Dosyć ściśle ustalone zostały minimalne ilości, które musi podstawić załadowca. Te ilości wynoszą dla windy i dnia przy załadunku tarcicy miękkiej w okresie letnim 20 std. wzgl. 17 std. w okresie zimowym przy załadunku do 300 std. oraz 22 std. wzgl. 19 std. przy przeładunku powyżej 300 std. Ponieważ statki drzewne ładują przeważnie powyżej 300 std. 4 windami, przeto minimalny przeładunek dzienny w lecie wynosi 88 std., który przy dobrych wymiarach i odpowiednim przygotowaniu towaru wzrasta na 110 do 130 std. Klepek należy podstawić 55 t, kopalniaków 20 fatomów, a sleepry i podkłady tak szybko, jak statek może ładować. W odniesieniu do twardego drzewa okrągłego i tartego nie ustalono żadnych ilości minimalnych, tak, że należy podstawić tyle, aby nie nastąpiła przerwa w pracy.

Dla ustalenia różnic pomiarowych w porcie załadowania i wyładowania miarodajny jest wymiar przyjęty, tj. wymiar ustalony w Gdańsku według miejscowych zwyczajów przed załadowaniem oraz wymiar przekazany, tj. wymiar ustalony urzędowo w porcie przeznaczenia. Tylko przy wysyłce sosnowych i jodłowych bel oraz łatów, dębowego drzewa kwadratowego i plan konów do Anglii miarodajny jest wymiar per load urzędowo ustalony w Anglii. Dla wszystkich innych gatunków drzewa miarodajny jest wymiar przyjęty, przy czym ustalono również dopuszczalną nadwyżkę.

Stosunkowo ściśle ustalone i przestrzegane zwyczaje miejscowe przyczyniły się w nie małym stopniu do doskonałej opinii, jaką cieszy się port gdański pod względem sprawnego przeładunku i obsługi w całym zapleczu.

L. J.

O nowe możliwości dla Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej

Zainteresowanie wybrzeżem polskim wzrasta stale wśród społeczeństwa polskiego, przenikając z jego warstw wyższych do niższych, obejmujących coraz to większe zespoły ludzkie. Tysiączne fale wycieczek różnych organizacyj, szkół i ośrodków masowych spływają w lecie na brzeg morski, dla samej choćby przyjemności zobaczenia morza, a następnie zwiedzenia legendarnej już w głębi kraju — Gdyni oraz paru osławionych miejscowości wybrzeża.

Wyniosłości terenowe t. zw. Szwarzewskiej Kępy, obie „Jastrzębie Góry" miejscowości Chłapowo, Cetniewo, Mieroszyno i td. położone w północno-zachodnim zakątku wybrzeża — zaludnione są w lecie najgęściej. Rozsiane są tam bowiem dziesiątkami namioty i szałasy obozów, liczących uczestników na liczne setki. Mimo uprzystępnienia tylko drogą lądową, przepełnione są też całkowicie letnikami miejscowości półwyspu helskiego Chałupy i Kuźnica. Pomija się w tych rozważaniach pozostałe miejscowości półwyspu, bo mają one już doskonałą komunikację lądową i wodną.

Puck, mimo braku piaszczystej plaży i powabnej fali pełnomorskiej, staje się jednak ważnym ośrodkiem oficjalnego sportu wodnego tj. kajakowego i pływackiego, gromadząc spore zastępy przyjezdnych sezonowych. Nawet dotychczas mało znane zakątki nad stromymi brzegami pod Rzucewem i Osłaninem, a wreszcie w pozbawionych prawie wszelkiej regularnej komunikacji, lecz uroczych Mechlinkach i w Rawie, po wschodniej stronie Oksywskiej Kępy położonych, rozwija się bujne życie letnicze.

Największe jednak zainteresowanie wzbudził ostatnio odcinek wybrzeża przy Wielkiej Wsi, Hallerowie i dokoła nowego portu Władysławowo. Płyną tam drogą lądową i koleją masy letników, turystów i sportowców samochodowych, zatrzymują się oraz dzielą tam na dwie drogi. Jedni zmierzają na północ, drudzy na południe, jedni zmierzają do Rozewia by zobaczyć latarnię morską i pokój Żeromskiego, dalej Jasne Wybrzeże i Karwię, — inni zmierzają na półwysep. Każda niemal wycieczka przybywająca z głębi kraju nad morze, ma w swym programie na naczelnym miejscu — „podróż statkiem po morzu" choćby tylko z Gdyni np. do Jastarni. Niestety — gdzieindziej dalej na półwysep dotrzeć nie można. A tak byłoby miło pojechać trochę dalej a choćby do Kuźnicy. A może jeszcze do Pucka, a ewentualnie do Wielkiej Wsi. Ale cóż woda jest, ale statki tam nie płyną. Tak mniej więcej marzą tysiące wycieczkowiczów oraz ci dorośli młodzianie, którzy z entuzjazmem śpieszą nad morze, aby ze wzruszeniem patrzyć na modre jego tonie — w Puckiej Zatoce.

Podejdźmy jednak do tej sprawy po kupiecku. Bądź co bądź rozchodzi się tu o przewozy licznych tysięcy osób. Tak mniej więcej 300 tys. biletów paruzłotowych sprzedaje się w ciągu sezonu. Dość pokaźną ilość osób przewożą jeszcze dorywczo kutry rybackie między miejscowościami, nie mającymi komunikacji statkami pasażerskimi. Ruch ten oczywiście potroiłby się na statkach komunikacji regularnej.

Linie z Gdyni i Orłowa do Jastarni rozwinęły się doskonale. Na szlaku Jastarnia—Sopot—Gdańsk — utrzymuje się gdańska linia żeglugowa. Brak jest natomiast połączenia do Kuźnicy z Gdyni jak też z Orłowa, czy też Pucka, a szczególnie połączenia na pięknej i malowniczej drodze z Gdyni do Pucka i dalej do W. Wsi.

Na istniejących obecnie liniach pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej statki konkurują nawet skutecznie z koleją dzięki temu, że przy nieco tańszym koszcie przejazdu, czy jego trwania jest znacznie krótszy niż na kolei, no i o wiele przyjemniejszy. Ta konkurencyjność statku utrzymuje się do punktu wyrównania się kosztu i czasu przejazdu statkiem oraz koleją. Na nowej linii żeglugowej, równoległej poniekąd do linii kolejowej, t. j. z Gdyni do Pucka i do W. Wsi możliwość konkurencyjna statku jest coprawda mniejsza, lecz atrakcja przejażdżki po zatoce staje się w tym przypadku czynnikiem przeważającym szalę na korzyść statku. A skoro to jest zapewnione, to pozostałaby do rozpatrzenia już tylko strona techniczna sprawy oraz ekonomia związanych z tym nakładów.

Połączenia kanałowe, morskie (o szerokości około 70—100 m.) na przestrzeni około pięciu kilometrów z Puckiej Redy do W. Wsi, a następnie ewentualnie dalej, poprzez półwysep do powiększonego portu Władysławowo — nie jest koncepcją nową. Kanał taki przewiduje plan regionalny, a pozostaje tylko jeszcze ustanowienie zakresu i czasu wykonania niezbędnych nakładów do uruchomienia — może najpopłatniejszych linii pasażerskich:

1) Gdynia—Orłowo do W. Wsi przez Mechlinki, Rzucewo i ew. Puck,
2) Gdynia—Orłowo do Kuźnicy, ew. przez Jastarnię,
3) Puck—Kuźnica, jako linia lokalna — motorówkowa,
3a) Puck—Wielka Wieś, jako dodatkowa linia lokalna — motorówkowa.

Potrzebne do tego inwestycje, będąc charakteru publicznego i wyłącznie morsko-budowlanego, mogłyby znaleźć pokrycie ze środków Funduszu Pracy, jak też z Funduszu Inwestycyjnego, częścią też z budżetów Urzędu Morskiego oraz „Żeglugi Polskiej" S. A.

Prace pogłębiarskie jako poprzedzające inne roboty budowlane w podanym zakresie mogłyby ograniczyć się początkowo do wyczerpania (z przesypania pod Swarzewo) około miliona sterów (m^3) w kanale o czterometrowej głębokości, przy 100 do 70 m. szerokości — prowadzącym z Puckiej Redy do Wielkiej Wsi. Liczyć trzeba dalej, że kanał dojazdowy do portu puckiego, jak też podobny kanał do Kuźnicy — faktycznie już są wyczerpane.

Prace budowlane natomiast objąć miałyby urządzenie lekkich drewnianych pomostów — przystań. W Kuźnicy, potrzebny jest pomost równoległy do linii brzegu, długości conajmniej 100 m. W Rzucewie odpowiedniejszy byłby wał ziemny, długości 400 mtr. zakończony przystanią drewnianą dla statków z zanurzeniem do 3.5 m. Pozostawałaby tam jeszcze sprawa dostępu do przystani. Droga przejść musiałaby przez tereny prywatne większej własności ziemskiej i niemieckiej. W Mechlinkach oraz w Wielkiej Wsi wystarczyłyby pomosty drewniane, podobne do orłowskiego, lecz wyższe i lżej wykonane.

Brak falowania w „puckim wiku" pozwala na prowadzenie robót czerpalnych w każdym czasie, aż do nastania lodów, co wskazywałoby na możliwości wykonania jeszcze jesienią br. części kanału projektowanego do W. Wsi Roboty nasypowe i ciesielskie nadają się doskonale dla ćwiczeń hufców pracy oraz kompanii saperskich. Materiał drzewny powinny skredytować Lasy Państwowe. Koszta gotówkowe jak widać byłyby dość ograniczone i pokrywane ewn. przez Urząd Morski oraz Żeglugę Polską.

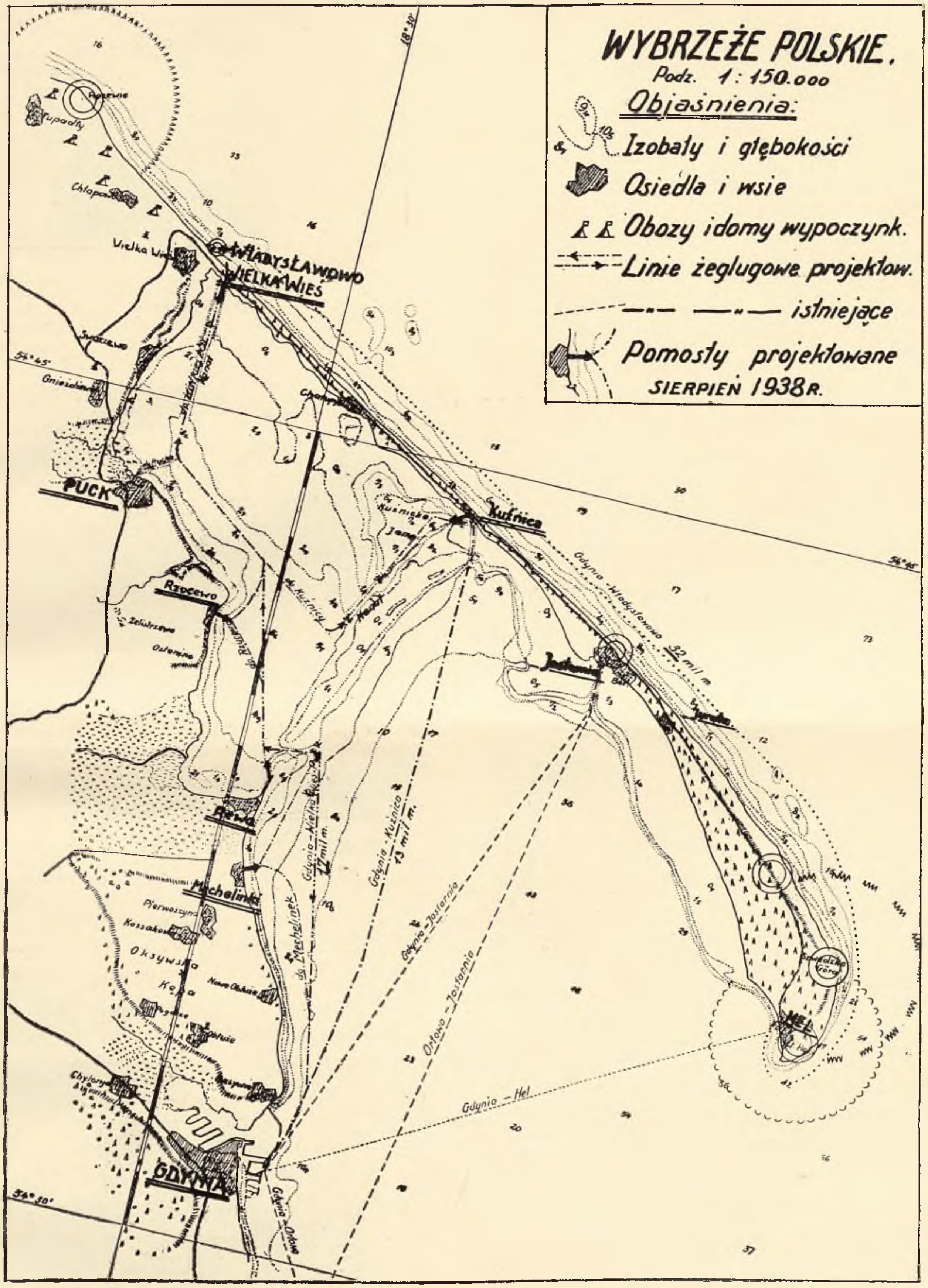
Pozostawałoby jednak jeszcze do bliższego rozpatrzenia sprawa portu puckiego. Obecny stan jego, mimo odnowienia nabrzeży — nie daje możliwości zawijania tam statków pasażerskich, eksploatowanych teraz w regularnej żegludze. Do tego celu byłoby niezbędne zbudowanie jeszcze około 100 mb. (conajmniej) nabrzeża lub choćby pomostu, o głębokości najmniej 4 m. oraz przedłużenie obecnego nabrzeża wschodniego — przy równoczesnym zwiększeniu baseu portowego do szerokości conajmniej 150 m.

Koszta związane z realizacją planu uprzystępnienia drogą morską, wewnętrzną, poważnego punktu wybrzeża polskiego, jakim jest niewątpliwie Władysławowo byłyby nakładem najlepiej opłacającym się, a poza tym bardzo niewielkim w porównaniu np. do nakładów, jakie pochłonęły kanały w Zalewie Świeżym (do Królewca i Elbląga) czy w Zalewie Kurońskim. Przybrzeżnej żegludze pasażerskiej otworzyłyby się nowe i opłacalne możliwości, dla publiczności letniczej nowe przyjemności i ułatwienia komunikacyjne, z których mogłaby korzystać masowo i tanio.

Wskazany jest jednak pośpiech w poczynaniach w związku z tą sprawą, gdyż zbyt rozwlekłe „budowanie" może spaczyć i unicestwić duże możliwości gospodarcze i społeczne na tym odcinku wybrzeża.

Obok rysunek orientacyjny Wybrzeża z projektowanymi liniami i kanałem z Pucka do Wielkiej Wsi.

t.



(Rysunek do artykułu „O nowe możliwości dla Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej)



Wizyta floty francuskiej w Gdyni



Wjazd do portu gdańskiego (Wolna Strefa i Westerplatte)



Wnętrze portu gdańskiego



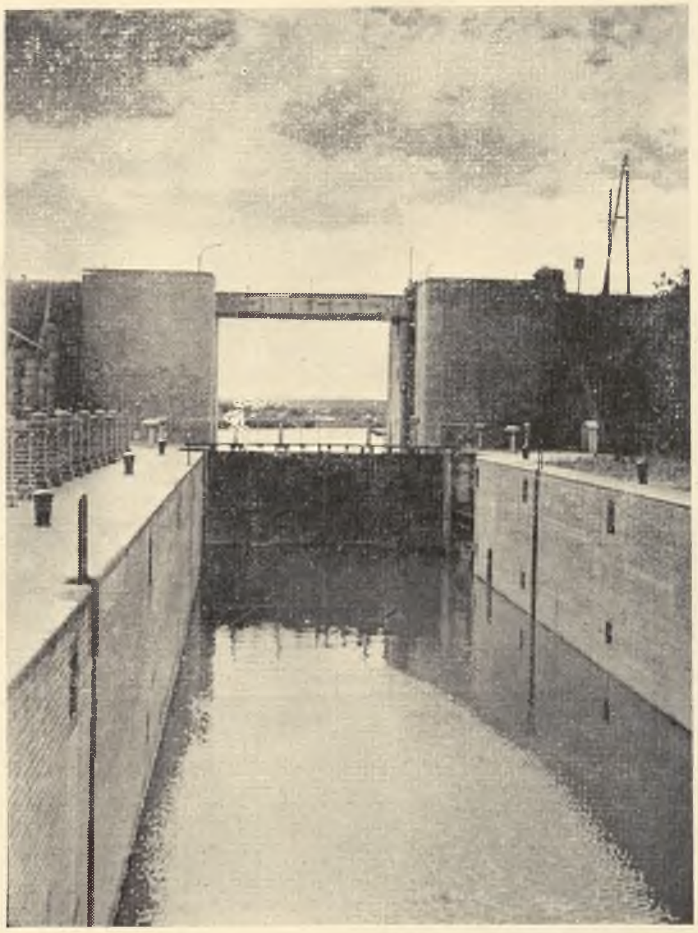
Składy drzewa w porcie gdańskim



Królewski yacht „Enchantres", na którym I-szy lord admiralicji brytyjskiej Duff Cooper przybył do Gdyni



Zakłady Przemysłowe w Gdańsku



Śluza „Montauer Spitze" w Gdańsku

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc lipiec 1938 roku

W miesiącach poprzednich spodziewano się, że w lipcu br. stawki frachtowe będą zwyżkowały. Przypuszczalnie to jednakże do tej pory się nie sprawdziło. W dalszym ciągu armatorzy dążą ku wyższym stawkom, frachtujący zaś do tej pory skutecznie przeciwstawiają się tej tendencji.

Drzewo

W miesiącu sprawozdawczym rozszerzyły się pogłoski jakoby stawki minimalne na drzewo miały być zniesione — konferencja jednakże w dalszym ciągu stawki podtrzymuje, przyczym większa część armatorów zrzeszonych również uchyla się od frachtowania poniżej minimum. Niemniej jednak zarówno z Gdyni jak i z Gdańska frachtowano statki poniżej stawek minimalnych, gdyż ciężka sytuacja armatorów zmuszała ich do wyłamania się z pod obowiązujących przepisów Konferencji. Zaznaczyć również należy, że pomimo dążeń Konferencji do zrzeszenia w swych szeregach wszystkich armatorów, akcja ta nie została w zupełności przeprowadzona tak, że około 10% europejskich armatorów znajduje się poza Konferencją.

Żaglowce

Ożywienie notowane w miesiącu ubiegłym utrzymało się w dalszym ciągu w miesiącu sprawozdawczym.

Frachtowano makuchy do portów duńskich poniżej Aarhus Rm. 4.— powyżej zaś Rm. 4.50

Frachtowano również ładunki zboża świeżego zbioru po Rm. 3.75

W dalszym ciągu spodziewana jest poprawa w sierpniu — w dziedzinie frachtowania małego tonażu.

Węgiel

Frachtowanie węgla w porównaniu z ub. okresem sprawozdawczym nie uległo zmianie.

Rynek polski w dalszym ciągu jest bardzo spokojny, przyczym odbiorcy węgla polskiego nie spodziewają się poprawy w najbliższym czasie.

Zafrachtowano stawek ok. 2500 ton do Mariager (Dania(po sh. 4/—

Do Belgii frachtowano po sh. 4/—od 5/3

Do Holandii frachtowano po sh. 3/

Zanotowano również następujące frachtowania do Francji:

Przy wielkości statków 2/3000 ton:

Rouen	— 5/3 do 5/6
Le Havre	— 5/3 do 5/6
Lorion	— 6/3
Bordeaux	— 6/3

Francja Śródziemnom. ok. 9/-

Zanotowano również frachtowania na Maltę:

Statki wielkości 3/5000 ton sh. 9³6 do 10/—

Do Ameryki Płd. kwotowano sh. 15/6 do 16⁸6

Reasumując, opinie odnośnie rynku frachtowego w czasie miesięcy jesiennych są bardzo różne i wręcz sobie przeczące. Należy jednak przypuszczać, że w najbliższym czasie będzie można dokładniej zorientować się w sytuacji na najbliższe miesiące.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA CEGŁY I PŁYTY SZKLANE ORAZ KONSTRUKCJE ŻELAZNE

W ramach polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, część II/1 wprowadzona zostanie w aneksie z ważnością od 1. 8. 38 nowa pozycja taryfowa nr. 111, która będzie obowiązywała dla przewozu cegieł i płyt szklanych (flizy) oraz konstrukcji z żelaza, starych i używanych. Dla wyżej wymienionych towarów będzie obowiązywało z Gdańska/Gdyni do czechosłowackiej stacji Batizovce przewoźne w wysokości 1383 hc (stawka 10-cio tonowa) w drodze kartowania, z ważnością od 16. 7. 38 do 31. 12. 38.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA KLEJ W KOMUNIKACJI Z CZECHOSŁOWACJĄ

Przewoźne za transporty kleju kostnego oraz stolarskiego z taryfy artykułowej nr. 93 B polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, część II/1 zostało ustalone z ważnością wstecz od 16. 7. 38 według aneksowej pozycji taryfowej nr. 103 rozdział C w komunikacji z Gdańska/Gdyni do stacji Batizoice na 2640 hc dla przesyłek 5-cio tonowych oraz na 2250 hc dla przesyłek 10-cio tonowych.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA TEKTURĘ PRZY WYWOZIE MORSKIM Z CZECHOSŁOWACJI PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ

Z ważnością wstecz od 16. 7 38 włączono do taryfy artykułowej nr. 15 polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, część II/2, punkt L, który obowiązuje dla

tektury, nieobrobionej z szmat, z miazgi drzewnej, ze słomy i z obcinków papierowych, barwy naturalnej albo warstwami zabarwionej, prasowanej, czerpanej i tektury szarej.

Towary wymienione w punkcie L opłacają w przyszłości od czechosłowackiej stacji Kajov 2690 hc za 100 kg przy przesyłkach 5-cio tonowych, oraz 2150 hc przy przesyłkach 10-cio tonowych.

Poza tym włączono powyższą stację Kajov do taryfy artykułowej nr. 15 dla następujących towarów:

według punktu T dla papieru zwykłego,
według punktu D dla papieru gazetowego,
według punktu E dla ciężkiego papieru do pakowania.

Przewoźne wynosi dla:

A	hc	2900	2530	za 100 kg
D	hc	2660	2090	za 100 kg
E	hc	2850	2090	za 100 kg

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA WEŁNĘ DO CZYSZCZENIA PRZY WYWOZIE JAK I PRZYWOZIE MORSKIM POMIĘDZY GDAŃSKIEM/GDYNIĄ A CZECHOSŁOWACJĄ

Czechosłowacko-polska taryfa dla komunikacji z portami morskimi, część II/2, została rozszerzona, w taryfie artykułowej nr. 60 C dla wełny do czyszczenia, na czechosłowacką stację Krnov CSD (Jägerndorf). Po tym rozszerzeniu stawka dla 5 t wynosi 3230 hc, dla 10 t 2700 hc. Te stawki frachtowe obowiązują nie tylko w drodze do portów, lecz również i z portów morskich.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA PAPIERU SZRENCOWEGO PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ.

Z ważnością od 25. 7. 38 wprowadzono w ramach polskiej taryfy wewnętrznnj część II, zeszyt 3, nową taryfę artykułową P N—40, a mianowicie dla papieru szrencowego z pozycji taryfowej 1011 g klasyfikacji towarów. Według tej specjalnej taryfy, stawka dla papieru szrencowego nadanego na stacji Mikołow dla wywozu morskiego przez Gdańsk/Gdynię wynosić będzie 300 gr za każde 100 kg przy zapłacie za 15.000 kg.

ROZSZERZENIE POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY DUNAJOWEJ, ZESZYT 1.

Z ważnością od 1. 8. 38 wprowadzony zostanie dodatek I do zeszytu 1 wyżej wymienionej taryfy, który będzie zawierał następujące nowe taryfy artykułowe:

taryfa artykułowa nr. 39 (żelazo, stal w stanie surowym),
taryfa artykułowa nr. 41 (wyroby szklane),
taryfa artykułowa nr. 14 (słoma z prosa dzikiego),
taryfa artykułowa nr. 16 (szmaty).

WYWÓZ RUMUŃSKICH OLEJÓW I TŁUSZCZÓW PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ

Polsko-rumuńska taryfa dla komunikacji z portami morskimi została z ważnością od 28. 7. 38 w taryfie artykułowej 52 A rozszerzona na stację Rezina, wskutek tego nastąpiło potanienie przewoźnego za oleje roślinne w stanie płynnym z nasion środkowo-europejskich jak: gorczycy, konopi, kukurydzy, lnu, maku i słoneczników. Po tym rozszerzeniu przewoźne za wyżej wymienione towary będzie wynosiło 290, 247 względnie 233 jednostek taryfowych dla przesyłek 5, 10 lub 15-tonowych. Odnośne stawki wynoszą za tym przy uwzględnieniu obecnie obowiązującego współczynnika przerachunkowego (jednostka taryfowa = 5.9244 gr) 1718 gr, 1463 g, wzgl. 1380 gr.

ROZSZERZENIE TARYFY ARTYKUŁOWEJ NR. 60 POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY ZWIĄZKOWEJ Z PORTAMI MORSKIMI

Z mocą obowiązującej od dnia 16 sierpnia br. wyżej wymieniona taryfa rozszerzona została przez włączenie stacji Nitra. Wobec tego w komunikacji z powyższą stacją mogą być przewożone szmaty za opłaceniem przewoźnego 2 800 hc (5 t) oraz 1 980 hc (10 i 15 t), i odpadki za opłaceniem przewoźnego 3 230 wzgl. 1 980 hc.

SPECJALNE ZNIŻKI DLA TRANSPORTÓW ZŁOMU I RUD DO WĘGIER VIA GDAŃSK/GDYNIA

Pozycja aneksowa nr. 605 polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi traci ważność z dniem 31. 7. 38 i zostanie zastąpiona z dniem 1. 8. 38 przez nową pozycję aneksową, która obowiązuje dla transportów złomu pozycji A 4 taryfy artykułowej nr. 3 i dla transportów rud pozycji A taryfy artykułowej nr. 214 (polsko-czechosłowacka taryfa, zeszyt 6).

Według nowej aneksowej nr. 605 przewoźne za wyżej wymienione towary z Gdańska/Gdyni do czechosłowacko-węgierskiej stacji granicznej Linhaartovce (Bánéve wynosić będzie 1100 hc. Zniżka warunkowana jest przewozem 3.000 ton w czasie od 1. 8. 38 do 31. 12. 38 i będzie stosowana albo w drodze zwrotu, albo w drodze kartowania przy złożeniu przepisowej gwarancji.

ROZSZERZENIE TARYFY ARTYKUŁOWEJ NR. 223 POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEGO ZWIĄZKU KOLEJOWEGO DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI

Do taryfy artykułowej nr. 223 polsko-czechosłowackiej taryfy związkowej część II zeszyt 2 obowiązującej dla przewozów bawełny, nieprzędzonej surowej albo czyszczonej, odpadków bawełnianych oraz bawełny sztucznej z portów polskiego obszaru celnego do Czechosłowacji wprowadzono nową stację Rosice nad Labem. Stawka w tym kierunku wynosi za 100 kg 2 950 hc przy przewozie 10 t.

ROZSZERZENIE TARYFY ARTYKUŁOWEJ NR. 104 POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY ZWIĄZKOWEJ DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI

Z mocą obowiązującą od 8 sierpnia 1938 r. wprowadzono do taryfy artykułowej nr. 104 obowiązującej dla przewozów żelaza i stali oraz wyrobów nową stację Celakovice. Przewoźne za maszyny i narzędzia wszelkiego rodzaju nierozebrane albo rozebrane, tak, że ich części o ile nie są w taryfie oddzielnie wymienione, wynosi w myśl tego uzupełnienia z portów polskiego obszaru celnego do stacji Celakovice 2 250 hc za 100 kg dla przesyłek 5 tonowych oraz 2 245 hc dla przesyłek 10 tonowych.

MASZYNY, MASZYNY ELEKTRYCZNE I ROLNICZE DO RUMUNII PRZEZ GDAŃK/GDYNIĘ

Z ważnością od 1. 8. 38 obowiązują taryfy artykułowe nr. 180 A, B i C dla maszyn, aparatów oraz przynależnych części, dla maszyn i aparatów elektrycznych i przynależnych części składowych oraz dla maszyn i przyrządów rolniczych oraz przynależnych części składowych.

ROZSZERZENIE TARYFY ARTYKUŁOWEJ NR. 3 POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY ZWIĄZKOWEJ Z PORTAMI MORSKIMI

W myśl powyższej taryfy obowiązującej dla przewozu żelaza i stali, stopów żelaznych i żelaza zwierciadlanego w przyszłości ze stacji Brno mogą być przewożone stopy żelazne, dla których ustalona została stawka 2 300 hc dla przesyłek 10 tonowych.

KRONIKA ZAGRANICZNA

RUCH STATKÓW PORTU AMSTERDAMSKIEGO W PIERWSZYCH 7-MIU MIES. R. B.

W okresie od 1 stycznia do 31 lipca rb. przybyło do portu amsterdamskiego 1.999 statków o tonażu 12.772.7 tys. m sześc. wobec 1.845 statków o tonażu 11.977,9 tys. m sześc. w analogicznym okresie r. ub. Ruch portowy zwiększył się zatem w r. b. o 154 statki o pojemności 794,8 tys. m sześc. brutto.

RUCH STATKÓW W NAJWAŻNIEJSZYCH PORTACH MORZA PÓŁNOCNEGO ZA I-SZE PÓŁROCZE 1938 R.

wykazują następujące tabele:

	półrocze 1938		półrocze 1937	
	statki	NRT	statki	NRT
Hamburg	9.243	10.160.518	8.725	9.538.467
Brema	4.278	5.022.888	3.679	4.349.879
Rotterdam	7.334	11.876.308	7.025	11.776.452
Antwerpia	5.742	9.602.380	5.931	10.057.811

Jak wynika z powyższych danych statystycznych jedynie port Antwerpia wykazał pewien spadek w ruchu statków.

STREFA WOLNOCŁOWA DLA JUGOSŁAWII W PORCIE TRIEŚCIE

Pomiędzy Włochami a Jugosławią **zawarte zostało porozumienie** dotyczące **przeładunku towarów jugosłowiańskich** przez port Triest dla kt. wyznaczono specjalne taryfy. Jugosławia natomiast otrzymała pozwolenie na wykorzystanie byłej **Wolnej Strefy austriackiej w porcie Triest.**

RUCH STATKÓW W PORTACH NORWESKICH

wykazał w ostatnich latach stały wzrost. Wg. danych statystycznych weszło do portów norweskich w roku 1937 — 18.656.000 TRN, wobec 16.141.000 TRN w r. 1936.

Wzrost ten tłumaczy się w pierwszym rzędzie powiększonym eksportem rudy, kt. w ostatnim roku wzrósł z 4.1 mil. t na 5.9 mil. t. Udział bandery norweskiej w ogólnym ruchu statków wyniósł 45.2%.

RUCH STATKÓW I TOWARÓW W PORTACH DANII

	Statki na wejściu	Pojemność w 1000 trn.	Wyład. w 100 t	Załad. w 1000 t
I kw. 1938	20.000	4.137	3.033	1.028
IV kw. 1937	25.300	4.387	3.589	1.422
III kw. 1937	27.400	4.730	3.709	1.269
II kw. 1937	27.400	4.730	3.709	1.269
I kw. 1937	16.200	3.929	3.388	988

W ruchu zagranicznym przywieziono towarów w 1-ym kwartale 1938 r. 2.400.000 ton (2.916.000 w 1937 r.), wywieziono 491.000 ton (519.000), a obrót między portami krajowymi wynosił 542.6 tys. ton (465,6).

PORT RAUMO ROZBUDOWUJE SIĘ

Port Raumo, który jest jednym z czołowych portów Finlandii na brzegach Zatoki Botnickiej, postanowił w roku bieżącym przystąpić do szereg poważnych inwestycyj. Zarząd portu wyasygnował na ten cel ogółem Fmk. 2.000.00. Wśród ważniejszych prac inwestycyjnych wymienić należy przede wszystkim przedłużenie debarkaderu portu eks-importowego o dalszych 93 m wobec czego jego ogólna długość wynosić będzie mniej więcej 250 m. Głębokość wody będzie wynosiła 7 m.

Port Raumo będzie z czasem stanowił ważnym portem fińskiego trójkąta bezpieczeństwa, którego władze fińskie rozbudowują w zagłębiu rzeki Kokemäki. Port Raumo i port Pori (Mäntyluoto) będą stanowiły swego rodzaju kluczem importu i eksportu do Finlandii w wypadku wojny na Bałtyku i utrudnienia komunikacji morskiej na jej wodach.

RUCH MORSKI W PORCIE HELSINKI

W pierwszym półroczu przybyło do Helsinki w ruchu zagranicznym ogółem 1.111 statków (w r. 1937 ½ r. — 987) o ogólnej pojemności 931.117 trn. (821.297 trn.), zaś w komunikacji kabotażowej 1.913 statków (1.871) o pojemności 91.357 trn. (96.910 trn.). Wyszło w tymże czasokresie ogółem w komunikacji zagranicznej 1.106 statków (976) o 928.504 trn. (805.967 trn.) zaś w kabotażu 1.883 statków o 9.787 trn. (1.872 statków o 98.109 trn.

Więc przybyło w pierwszym półroczu ogółem 3.024 statków o 1.022.474 trn. (2.858 statków o 918.207 trn., zaś wyszło 2.989 statków o 1.018.291 trn (2.848 statków o 904.076 trn.).

RUCH TOWAROWY W PORCIE HELSINKI

W pierwszym półroczu importowano za pośrednictwem portu Helsinki do Finlandii ogółem 532.012 ton (675.696 ton w roku ub. w tymże czasokresie). Eksportowano zaś jedynie 164.445 ton (270.076 ton) wobec czego cały obrót wynosił 696.457 ton (945.772 ton) czyli nastąpił poważny b. spadek całego obrotu. Zmniejszenie to nastąpiło wg. informacyj władz celnych i morskich przede wszystkim w dziedzinie importu węgla i koksu, zaś po stronie eksportu we wszystkich najważniejszych pozycjach tut. wywozu (papier, celuloza etc.) co spowodowane jest faktem, że porty wschodniej Finlandii (Kotka i Wiipuri) dzięki łagodnym warunkom klimatycznym były prawie przez całą zimę otwarte, na skutek czego większość eksportu skierowana była przez nie, jako leżące najbardziej blisko ośrodkiem produkcyjnym.

KONGRES ZWIĄZKÓW DOWÓDZTW OKRĘTOWYCH PAŃSTW NORDYCKICH

Odbył sięw dniach 5—7 bm. w Turku (Abo) kongres Związków Dowództw Okrętowych w Turku z udziałem przedstawicieli poszczególnych Związków ze wszystkich krajów skandynawskich.

Kongres stwierdził, iż chociaż sytuacja obecna na rynku frachtowym jest bardzo słaba, to jednak należy optymistycznie patrzyć na przyszły rozwój tego rynku. Zdaniem kongresu należy bowiem oczekiwać na jesień br. poważnego zapotrzebowania na tonaż w Finlandii i Anglii, w związku z rozpoczęciem eksportu drzewa tut. rynku, na którym w dziedzinie drzewnej jak wiadomo, wobec dumpingowej polityki eksporterów drzewa sowieckich panowała prawie że zupełna ciesza. Dotychczas Finlandia eksportowała zaledwie tylko połowę swego tegorocznego kontyngentu drzewnego, który wynosi przeszło 800.000 standartów. Istnieje poza tym obawa, że porty tut. nie będą w stanie w zupełności obsługiwać eksport drzewa w chwil rozpoczęia wywozu, gdyż oczekiwany jest duży napływ tonażu. Poważny popyt na tonaż wpłynie zdaniem kongresu na podniesienie frachtów.

STOCZNI FINLANDII.

Znana stocznia Finlandii, Crichton-Vulcan w Turko (Abo), która m. in. dostarczyła Tow. „Żegluga Polska" dwie jednostki handlowe („Oksywie" i „Rozewie") pertraktuje od dłuższego czasu z rządem jednego z państw Dalekiego Wschodu o budowę kilku jednostek wojennych. Transakcja ma, wg. tu krążących pogłosek, opiewać się na ćwierć miliarda fmk. Celem umożliwienia realizacji tej budowy, zarząd stoczni zwrócił się w końcu czerwcu br. do zarządu miasta Turko (Abo) z podaniem o odstąpienie stoczni bezpłatnie b. poważnego obszaru należącego do miasta, a znajdującego się obok terenów stoczni. Zarząd miasta obecnie zaapróbował podanie stoczni.

Jak wiadomo ma Turku (Abo) stać się portem floty wojennej Finlandii. Techniczny ekwipunek portu i stoczni odpowiada w zupełności wymaganiom władz wojskowych. Ponieważ stocznia Crichton-Wulcan jest już czynna od dawna, istnieje w Turku i jej okolicach wykwalifikowany sztab robotników.

PORTY WASA, GAMLAKARLEBY, JACOBSTAD, KRISTINESTAD I KOSKÖ

Izba przemysłowo-handlowa w Wasa, do którego okręgu należą wymienione porty, ogłosiła obecnie statytstykę ilustrującą ruch morski w poszczególnych tych portach w roku ub. Ze statystyki wynika, że ruch towarowy (w Fmk.) kształtował się następująco:

Wasa	315.510.816	133.322.684
Gamlakarleby	46.073.401	165.449.119
Jakobstad	71.557.197	145.280.026
Kristinestad	3.904.129	40.050.527
Kaskö	5.577.907	71.838.378

W porównaniu do roku 1936 wykazuje tak strona eksportu jak i importu znaczną zwyżkę wartości.

Wasa jest b. poważnym portem importu zboża, produktów zbożowych i żelaza do Finlandii. Wg. statystyki Izby Handlowej wynosił import w tej dziedzinie następująco w kg.:

żyto	4.132.059 kg
jęczmień	222.355 kg
owies	497.838 kg
pszenica	22.018.974 kg
kukurydza	1.697.678 kg
ryż	7.054.386 kg
mąka pszenna	533.384 kg
pasza (soja)	718.232 kg
otręby żytnie	293.595 kg
cukier surowy	6.870.551 kg
cukier inny	3.618.657 kg
bawełna	1.882.223 kg
żelazo handlowe	802.325 kg
odpadki (złom)	578.995 kg

Wyroby me.t ponad 8.000.000 kg. wart. 16,4 mil. fmk.

Port i miasto Wasa rozwija się b. pomyślnie i jest ważnym ośrodkiem importowo-eksportowym północno-środkowej Finlandii i będzie z czasem odgrywał nie mała rolę w życiu gospodarczym Finlandii.

PROJEKTOWANE POWIĘKSZENIE ŁOTEWSKIEJ FLOTY MORSKIEJ

Kapitał zakładowy nowozałożonej na Łotwie Spółki Akcyjnej „Tasmara" ma wynosić 4 miliony łatów, które zostaną zebrane drogą subskrypcji na 40.000 akcyj po 100 łatów każda. Nowa S. A. będzie zajmowała się poza fabrykacją maszyn rolniczych także budową statków. Szczególną uwagę poświęci się podniesieniu poziomu rybołóstwa morskiego Łotwy przez budowę nowoczesnych kutrów rybackich. Obecnie

pertraktuje się w sprawie budowy pierwszego statku, przeznaczonego dla rejsów pełnomorskich, a wyposażonego we wszystkie zdobycze techniki współczesnej.

Według sprawozdania łotewskiego banku hipotecznego za 1937 rok żegluga łotewska otrzymała pożyczek w sumie 6,5 mil. łat., z czego 4,5 mil. w gotówce, 0,5 mil. w listach zastawnych i resztę jako kredyty krótkoterminowe.

Z pozycji 4,5 mil. w gotówce suma 2,4 mil. przeznaczona była na zakup statków, 0,5 mil. na remont, 0,4 mil. na spłatę długów, 85.300 na budowę statków. Zakupiony przy pomocy banku hipotecznego tonaż wynosił 82.307 trb.

STRATY WOJENNE FLOTY HANDLOWEJ

Wg. obliczeń angielskich, straty flot handlowych, spowodowane wojną w Hiszpanii i Chinach za okres VIII. 36 do VII. 38 wynosiły 71 jednostek pojemności 196.447 trb. Największe straty miała bandera hiszpańska 19 statków, dalej Anglia 17 (z tego 1 w Chinach), Chiny 11, Japonia 6, Francja 4, Panama, Rosja i USA po 3, Holandia 1. Statki Grecji i Norwegii brały udział również w transportach do Hiszpanii, lecz nie miały żadnych strat.

ODWOŁANIE OLIMPIADY W TOKIO NIE POZOSTAJE BEZ WPŁYWU NA BUDOWĘ OKRĘTÓW

Zamówienia rządu japońskiego na trzy statki pasażerskie, 26 tys. ton, kt. uruchomione miały być podczas Olimpiady na rejsie Europa—Japonia, została obecnie cofnięta.

KOBIETA MAKLEREM OKRĘTOWYM

Duńskie Ministerstwo Handlu i Przemysłu upoważniło do wykonywania zawodu maklera okrętowego w porcie Frederikssund panią Amalię Holm. Jest to pierwszy wypadek w Danii, że maklerem okrętowym jest kobieta. Amalia Holm, wdowa po maklerze, zmarłym przed dwoma laty, chcąc utrzyma firmę, musiała złożyć egzamin maklerski, który nie jest łatwym, jak niełatwym jest również i zawód maklerski.

Prowadząc nadal firmę — wychowując córeczkę i utrzymując własnymi siłami gospodarstwo domowe dzielna kobieta mimo posuniętego wieku (44 lat) zabrała się do studiów, zdała egzamin i utrzymała firmę.

Z PRACY PORTU KRÓLEWIECKIEGO

Obroty towarowe portu królewieckiego w II-gim kwartale rb. wyniosły ogółem 956.000 ton, z czego na przywóz przypada 776 tys. ton i na wywóz 180 tys. ton. W przywozie dużą rolę odegrały materiały opałowe i budowlane, w wywozie zaś — drzewo, celuloza i zboże.

Ruch statków w tym samym czasie przedstawił się następująco: przybyło do portu 998 statków o pojemności 352,8 tys. trn., opuściło zaś port 1.084 statki o pojemności 367,8 tys. trn. Bandera niemiecka zajęła pierwsze miejsce, przed holenderską.

ZNACZENIE KŁAJPEDY W ŻYCIU GOSPODARCZYM LITWY

Przez port w Kłajpedzie w czerwcu rb. przeszło 88,39% całego importu litewskiego.

ROCZNA PRODUKCJA ŚLEDZI

z połowów na Morzu Północnym i przy Kanale ang. w r. 1937 wynosiła ok. 1.5 mil. ton, z kt. przypada na Norwegię 650.00 ton, Anglię 379.000, Niemcy 150.000, Holandię 87.00, Szwecji 57.000, Danii 1 .000, Belgii 14.000 i na inne kraje 90.000 ton.

CZECHOSŁOWACJA WPROWADZA OSOBNE KONOSAMENTY

Rząd czechosłowacki zamierza w najbliższym czasie wprowadzić osobne konosamenty wywozowe, którebу na rynkach światowych w sposób wyraźny zaznaczały odrębność towarów czechosłowackich. Konosamenty będą miały teksty w języku czeskim, angielskim lub niemieckim. Nowe konosamenty, których wprowadzenia w życie oczekuje się na jesieni rb. mają również przyczynić się do usprawnienia manipulacyj przy ekspedjowaniu ładunków drogą morską oraz przy inkasie należności.

UPAŃSTWOWIENIE HANDLU ZŁOMEM WE WŁOSZECH

We włoskim dzienniku urzędowym opublikowany został dekret, ustanawiający Urząd Rozjemczy dla Złomu. Urząd będzie miał za zadanie skup i rozdział złomu żelaznego, stalowego i surowca pomiędzy producentami żelaza i stali. Urząd posiada kapitał 10 mil. lirów i nie ma celów zarobkowych. Inny dekret ustala, że normy podziału będą wyznaczane przez komisariat generalny przemysłu wojennego.

INDEKS FRACHTOWY

Lloyd oblicza dla żeglugi trampowej za pierwszą połowę r. 1938 o bazie (podstawowa z r. 1923 = 100) na 93,8 punktów, w porównaniu do 110,4 punktów w roku 1937 i 70,1 w roku 1936.

TONAŻ FLOTY HANDLOWEJ DOMINIUM BRYTYJSKICH I KOLONII

wg. danych angielskich wzrósł od roku 1914 do 1938 r. o 86,5%, natomiast tonaż floty handlowej Wielkiej Brytanii i Irlandii spadł o 6%.

RUCH STATKÓW W PORTACH ARGENTYŃSKICH

W pierwszej połowie roku -938-go weszło do portów 1171 jednostek pojemności 4.476.727 TRN, co oznacza spadek o 693 jednostki pojemności 1.9 mil. ton w porównaniu do tego samego okresu roku ubiegłego.

Udział bandery angielskiej i greckiej zmniejszył się poważnie. Co do spadku przeładunku zboża w portach argentyńskich ogłoszone zostały następują cyfry za pierwsze pięć miesięcy br.:

	I. V. 38	I. V. 37
pszenica	1.097.317	3.300.732
kukurydza	313.253	4.009.139
nasiona lniane	625.419	1.019.941
owies	257.242	219.105
żyto	1.666	84.173
jęczmień	189.508	215.850
	2.484.405 t	8.848.940 t

Tegoroczny ładunek osiągnął tylko 28% zeszłorocznej kwoty.

SPADEK OBROTÓW W PORTACH PALESTYŃSKICH

Wg. danych statytstycznych przywóz do portów palestyńskich wykazał w pierwszych czterech miesiącach roku bieżącego 26%-owy spadek. Największy spadek notowany w porcie Haifa (z 254.000 na 171.000 ton), następnie Jafy (z 48.000 na 36.000 ton). Tylko port „Tel-Aviv" wykazał wzrost z 21.500 ton na 32.000 ton. Wywóz natomiast pozostawał prawie bez zmian (290.000 ton wobec 292.000 ton,), z tym, że Tel-Aviv powiększył swój obrót o 14.000 ton na koszt Haify.

CZY POWSTANIE LINIA DANIA — AMERYKA?

Jak podaje jedno z czasopism brytyjskich, ostatnio rozważana jest w Danii możliwość uruchomienia Duńskiej Linii pasażerskiej do Ameryki, przez nowootwartą przed paru laty, zlikwidowaną Linię Skandynawia — Ameryka.

Budowane ma być kilka motorowców o większym tonażu z jedną klasą.

NIEMIECKA FLOTA HANDLOWA

Na 1 lipca br tonaż floty handlowej Niemiec wynosił 4.232 tys. trb. i w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazuje wzrost o 304 tys. trb. Cały niemal przyrost przypada na statki nowozbudowane. Obecnie buduje się na stoczniach niemieckich 33 statki na rachunek zagranicy, o łącznym tonażu 184.500 trb., podczas gdy w Anglii tylko 154.107 trb.; tymczasem Rzesza zaawansowała na pierwsze miejsce, jeżeli chodzi o budowę statków na rachunek obcy.

Co do tonażu znajdują się Niemcy obecnie na piątym miejscu, po Anglii, Stanach Zjednoczonych, Japonii i Norwegii. Coprawda w r. 1930 zajmowały czwarte miejsce, a przed wojną nawet drugie, po Wielkiej Brytanii. W ostatnich latach Niemcy zostały zdystansowane przez Norwegię, która flotę swą w samym tylko półroczu 1938 powiększyła o 108.800 trb. rozporządzając obecnie tonażem 4.545.000 trb.

Jednym z dotkliwych braków niemieckiej floty handlowej jest zdaniem fachowej prasy niemieckiej zbyt mały tonaż floty cysternowej. W roku ub. okazało się znowu, że zakupy nafty poczynione przez Niemcy zaledwie w drobnej części mają być transportowane przez cysternowce niemieckie. Budowa cysternowców będzie więc prawdopodobnie jednym z najbliższych zadań stoczni niemieckich.

STOCZNIE NIEMIECKIE

są w dalszym ciągu w pełnym zatrudnieniu, mimo spadku zamówień zagranicznych.

	Zamówienia			
	na rachunek niemiecki		na rachunek zagranicy	
	ilość	TRB	ilość	TRB
1. VII. 38	204	519.229	84	555.959
1. I. 38	214	517.165	97	610.362
1. VII. 37	212	527.899	94	635.508
1. I. 37	171	466.330	82	543.300
1. IVI. 36	104	317.815	80	364.471

Na stoczniach zagranicznych na rachunek niemiecki znajduje się w budowie Gdańsk: — Stocznia Gdańska 8 lugrów motorowych po 300 ton; Kłajpeda: — P. Lindenau 1 motorowiec pasażerski 2.500 t; Norwegia: — Moos Vaerft og Dokk, Moss 1 frachtowiec 1.420 ton; Trondbjemismek Verksted A. S. Trondheim 1 frachtowiec 2.400 ton.

* * *

„Shaw Savill & Albion Co, Ltd. zamówił na Stoczni „Haarland i Wolff, Ltd. Belfast — 1 motorowiec pojemności 10.760 TRB dla obsługi linii australijskiej. Dla tego armatora w tych dniach spuszczono na wodę największy motorowiec świata .„Domion Monarch“ — 27.000 ton.

* * *

„Lloyd Rotterdamski“ zamówił na Stoczni „Schelde Vlissingen“ motorowiec pasażerski pojemności 21.000 ton dla Linii Marsaille — Batavia. Statek ten będzie miał miejsc dla 722 pasażerów i szybkość 21 węzłów na godzinę. W ciągu szesnastu godzin przepłynie dystans Marsylia — Batavia, gdzie dotychczas najszybsze statki potrzebowały do przebycia tej trasy 20 dni.

* * *

Stocznia „Blohm i Voss“ w Hamburgu i Stocznia „Neptun“ w Rostoku otrzymała zamówienie rządu tureckiego na budowę 6 statków pasażerskich pojemności 5.200 ton każdy.

WZROST UWIĄZANEGO TONAŻU

Międzynarodowe sfery żeglugowe z coraz większym niepojem śledzą stały wzrost uwiązanego tonażu światowego spowodowane katastrofalnym brakiem ładunków.

Od 1 stycznia rb tonaż unieruchomiony powiększył się z 1.75 mil. ton na 2.54 mil. ton na 1 lipca r. bież. Na pierwszym miejscu stoją Francja, Norwegia i Szwecja. Wzrost unieruchomienia tonażu w ciągu półrocza świadczy najlepiej o zwrotnej tendencji handlu światowego.

Według danych Duńskiego Związku Armatorów ogólna cyfra tonażu uwiązanego w Danii na 1. 8. br. wynosiła 39 statków — 56.8 tys. ton btto., gdy tymczasem miesiąc przed tym wynosiła 29 statków — 40,4 tys. ton btto.

MORSKI RUCH STATKÓW I TOWARÓW W KOPENHADZE

W pierwszym kwartale br. weszło do Kopenhagi 4.323 statków pojemności 1.756.5 tys. trn. przywożąc 1.226 tys. ton ładunków, w tym na liniach regularnych (bez trajetów Wolny port — Malmö) 2.005 statków pojemności 948 tys. trn. oraz 221 ton ładunków.

Wywieziono w tymże czasie 347.7 tys. ton ładunków, w tym na liniach regularnych 193 tys. W tymże kwartale poprzedniego roku przy mniejszym ruchu statków (3.677 statków i 1.634.8 tys. trn.) przywieziono 1.387.9 tys. ton ładunków, wywieziono zaś 345,9 tys. ton.

ZE STATYSTYKI RUCHU W PORCIE SZCZECIŃSKIM W CZERWCU RB.

Ogólny obrót towarowy w porcie szczecińskim w czerwcu rb. wynosił 732.000 ton wobec 786.000 ton w czerwcu roku ub. Z tego przypadało na ruch na wejściu 496.000 tan, a na wyjściu 236.000 ton.

Ruch statków na wejściu od strony morza wynosił 915.000 cbm. NR. (558 statków), a na wyjściu 911.893 cbm. NR.

ŻEGLUGA ESTOŃSKA

Niedawno opublikowany estoński „Rocznik Ekonomiczny“ za rok 1937 w dziale żeglugi przynosi następujące dane: morska flota handlowa przy końcu 1937 r. wynosiła — parowców — 128 — 147 tys. trb., w 1936 r. — 121 parowców — 138 tys. trb., wzrost tonażu wynosi 6%, motorowców 63 — 9,7 tys. trb. (1936 r. — 65 statków — 9,8 tys. trb.). Ruch statków do i z obcych portów wzrósł, jeśli chodzi o tonaż, o 2%; ogólny ruch statków w 1937 r. w portach Estonii wynosił 2.597 jednostek — 1,1 mil. trn. Przewozy towarów również wzrosły w tym roku — przywóz wzrósł o 16,3% do 404 tys. ton, a wywóz o 13,3% do 523 tys. ton. W przewozach towarów do Estonii, udział jej bandery wynosił 36,2%, bandery niemieckiej 30,3¾, brytyjskiej 9,7%, a fińskiej 5,7%.

W ciągu ostatnich trzech miesięcy rb. estońska marynarka handlowa zwiększyła się o 7 nowych parowców o łącznej wyporności około 9 tys. ton. Zakupione one zostały przez armatorów estońskich.

POMOC RZĄDOWA DLA BELGIJSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ UCHWALIŁA KOMISJA SPECJALNEJ IZBY BELGIJSKIEJ

gdzie przyjęty został projekt, przewidujący kredyt 375 mil. franków dla żeglugi. Kredyt ten udzielany będzie przez różne organizacje państwowe, pod kontrolą rządu.

ZWIĘKSZONE ZYSKI GRECKIEJ ŻEGLUGI HANDLOWEJ ZAGRANICĄ

Na tegorocznym walnym zgromadzeniu Banku Greckiego poruszył gubernator Banku między innymi sprawę zysków greckiej floty handlowej. Szacunkowo oblicza, że zyski brutto za rok 1937 są o 40—50¾ wyższe niż w r. 1936. Armatorzy greccy nietylko spłacili całkowicie zaciągnięte dawniej pożyczki zagraniczne w sumie 2,5 mil. funtów angielskich, ale nabyli również zagranicą statki wartości łącznej 3 mil. funtów. Poza tym wnieśli armatorzy na rynek wewnętrzny jeszcze 25 mil. fr. zł. w dewizach.

Dowodem aktywności greckiej floty handlowej jest między innymi zwiększenie się ilości przewożonych towarów z 12,8 mil. ton w roku 1936 na 14,9 mil. ton w r. ub. Podczas 557 rejsów, wykonanych przez statki greckie z La Platy w r. ub. (przy czym przewieziono 3.757.750 ton zboża), przewieziono 40 procent wszystkich zeszłorocznych ładunków zbożowych z La Platy.

ODBUDOWA STOCZNI „VULCAN“ W SZCZECINIE

Nadmiar zamówień na stoczniach niemieckich są jednym z powodów, że była znana stocznia „Vulcan“, założona w r. 1851, a unieruchomiona w 1928-ym roku zostaje odbudowana. Kapitał na uruchomienie przewidywany jest w wysokości 12 mil. marek. Stocznia zatrudniać będzie 2.000 robotników, a jednocześnie wyszkoli zastęp fachowców dla całego przemysłu okrętowego Niemiec. Już dziś stocznia posiada zamówienia na budowę statków na parę lat.

KRONIKA PORTOWA

GDYNIA — STOLICA MORSKA POLSKI

Wśród narodów oddawna istniał podział na: bogacące się na lądzie i czerpiące zyski z morza. Szlak morski, od dawnych czasów leżący odłogiem, wobec bogactwa Polski na lądzie, po ostatniej zmianie Europy, dla Polski stał się równolegle wartościowym jak i szlak lądowy. Na końcu wszystkich dróg lądowych, którymi tętni życie gospodarcze Polski jak i życie polityczne leży stolica — Warszawa. Na końcu szlaku morskiego, końcowego etapu interesów świata zamorskiego z Polską, a na początku wyjścia Polski na drogi całego bezmiaru świata leży Gdynia, predystynowana na reprezentację Polski morskiej — Stolica Polski i jej interesy na morzu.

W pierwszych dniach sierpnia Gdynia gościła banderę francuską i banderę angielską — dwie najpotężniejsze bandery świata nie tylko w dziedzinie życia gospodarczego.

Dnia 8 sierpnia br. o godzinie 8-ej rano wpłynęły do portu salutując banderę polską 3 kontrtorpedowce francuskie „Jaguar“, „Chacal“ i „Leopard“ pod dowództwem komandora Barnouin, komendanta francuskiej wojskowej Szkoły Morskiej w Brest, mając na pokładzie uczni-podchorążych szkoły. Wizyta gości francuskich trwała do 12 bm. godz. 17-ej, kiedy kontrtorpedowce francuskie udały się z Gdyni w dalszą podróż po Bałtyku. W przeciągu tych dni oficerowie, podchorążowie i załogi kontrtorpedowców serdecznie były podejmowane przez stronę Polską i napewno wywieźli ze sobą miłe i serdeczne wspomnienia gościnności polskiej, oraz wiarę w ducha polskiego, który w przeciągu kilku lat zdążył z piasków i błot wznieść port zajmujący obecnie jedno z czołowych miejsc, na Bałtyku.

Przyszli oficerowie francuskiej marynarki wojennej i dowódcy kontrtorpedowców i innych jednostek zapamiętają szlak, którym płynęli do Gdyni.

Również w ten sam dzień zawinął d oportu gdyńskiego yacht „Enchantress“ wiozący I-go Lorda Admiralicji Angielskiej Duff Coopera, który w Gdyni był gościem Ministra Spraw Zagranicznych pułk. Józefa Becka. Na cześć gościa angielskiego Pan Minister Spraw Zagranicznych wydał w Gdyni obiad, w którym oprócz otoczenia I-go Lorda Admiralicji Brytyjskiej, wzięło udział szereg osób ze strony polskiej. Na drugi dzień pobytu I-szy Lord Admiralicji Brytyjskiej Duff Cooper w towarzystwie Pana Ministra Spraw Zagranicznych J. Becka zwiedził przedpołudniem motorówką Gdynię, a w godzinach popołudniowych wybrzeże, z zainteresowaniem oglądając urządzenia Gdyni jak również i inwestycje na wybrzeżu. 10 sierpnia w godzinach rannych yacht „Enchantress“ odpynął do Gdańska.

Wizyty flag angielskiej i francuskiej w Gdyni zacieśniają bez wątpienia węzły morskie Polski z tymi krajami.

* * *

Jak w poprzednich miesiącach tak i w obecnym okresie Gdynia nadal jest licznie zwiedzana przez wycieczki zagraniczne i krajowe.

Z miłych odwiedzin gości zagranicznych należy wymienić wizytę przedstawicieli fińskich sfer gospodarczych i miejskich z Kotki, którzy w liczbie 13 zwiedzili szczegółowo port gdyński interesując się specjalnie sprawami ekspedycji portowej. Oprócz Gdyni delegacja fińska zwiedziła Wybrzeże i Gdańsk.

5 sierpnia zwiedziła Gdynię wycieczka młodzieży rumuńskiej, od dłuższego czasu już przebywającej w Polsce.

Ciekawą wizytą w Gdyni był przyjazd dziennikarza litewskiego redaktora pisma gospodarczego „Prekyba“ w Kłajpedzie K. Ambroziejus‘a. Dziennikarz litewski po zapoznaniu się z urządzeniami portowymi i po zwiedzeniu miasta powrócił do Warszawy.

Również zatrzymał się w Gdyni podczas przejazdu samochodem z Berlina na Targi w Królewcu Poseł Nadzwyczajny i Minister pełnomocny Królestwa Szwecji w Berlinie p. Arvid Richert w towarzystwie attaché poselstwa szwedzkiej marynarki wojennej p. kom. H. Muhl. Gość zwiedził szczegółowo port gdyński, jego urządzenia i także przybyły w tym dniu do portu motorowiec „Batory“. Po zwiedzeniu portu Min. Richert złożył również wizytę generalnemu konsulowi Królestwa Szwecji w Gdyni p. inż. N. Korzónowi oraz konsulowi Królestwa Norwegii p. L. U. Svendsenowi. Na zakończenie swego pobytu w Gdyni goście szwedzcy udali się do Szwedzkiego Domu Marynarza, skąd w południe odjechali w dalszą podróż.

STAN POLSKIEJ FLOTYLLI DLA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH

Polska flotylla dla połowów dalekomorskich liczy obecnie 23 statki rybackie, w tym 15 jednostek starszych, 5 nowych oraz 3 trawlery używane. Jeśli chodzi o przynależność taboru do poszczególnych przedsiębiorstw, to towarzystwo „Mewa“ posiada 15 lugrów śledziowych, towarzystwo „Korab“ 3 lugry, tow. „Delfin“ — 2 lugry i tow. „Pomorze“ — 3 trawlery rybackie. Poza tym Morski Urząd Rybacki w Gdyni ogłosił ostatnio przetarg na budowę i dostawę 3 motorowych lugrów śledziowych, które powiększą dotychczasowy tabor polskiej dalekomorskiej floty rybackiej.

ROZBUDOWA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Jak donosiliśmy, w dniu 25 i 26 sierpnia br. odbyło się w Anglii, na stoczni Swan, Hunter & Wigham Richharson Ltd. w New Castel on Tyne wodowanie dwóch nowych jednostek polskiej floty handlowej, a mianowicie Ms. „Sobieski“, który wejdzie w skład floty Towarzystwa Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe oraz Ss. „Lida“, który powiększy flotę Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. Statki te stanowią dalszą realizację programu rozbudowy floty handlowej, opracowanego przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu w ramach opancerzonego budżetu morskiego. Przy tej sposobności należy wspomnieć, iż w wykonaniu tegoż programu w budowie są jeszcze następujące jednostki, które powiększą naszą flotę handlową: Ms. „Chrobry“ — budowany przez stocznię Nakskov w Danii, Ms. „Łódź“ i „Ms. „Bielsko“ — budowane przez Stocznię Gdańską oraz pierwszy handlowy statek morski budowany przez Stocznię Polską w Gdyni, którego stępka była położona 28 bm.

Jak więc widzimy program rozbudowy polskiej floty handlowej opracowany przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest realizowany konsekwentnie i bardzo energicznie. Z chwilą wykończenia będących w budowie wymienionych wyżej jednostek tonaż polskiej floty handlowej powiększy się o około 35.000 tr. brutto, co stanowi zwiększenie obecnego tonażu polskiej floty handlowej o około 35 procent.

Statki Ms. „Sobieski“ i Ms. „Chrobry“ będą obsługiwały Amerykę Południową i zastąpią obecnie kursujące na tym szlaku Ss. „Pułaski“ i Ss. „Kościuszko“. Statki te będą stanowiły w zakresie przewozu emigrantów, a także w zakresie urządzeń pasażerskich i przewozu towarów ostatnie słowo techniki.

Statki Ms. „Łódź“ i Ms. „Bielsko“ będą obsługiwały w ruchu towarowym porty polskiego obszaru celnego Gdynia—Gdańsk oraz porty Ameryki Północnej i Zatoki Meksykańskiej. Będą one specjalnie przystosowane do przewozu bawełny oraz innych towarów, stanowiących gros ładunków na tym szlaku. Statki te zastąpią obce charterowane obecnie przez Towarzystwo Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe.

Co się tyczy statku, którego budowa została powierzona w myśl wytycznych Ministerstwa Przemysłu i Handlu Stoczni Gdyńskiej, by Stocznia ta mogła niezwłocznie po przeprowadzeniu jej sanacji przy wybitnym poparciu Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz miasta Gdyni — rozpocząć pracę pionierską nad zapoczątkowaniem budownictwa okrętowego w Polsce — to będzie on służył jako statek Towarzystwa „Żegluga Polska" dla przewozu towarów w rejonie Morza Bałtyckiego.

Uruchomienie w tak szybkim czasie Stoczni Gdyńskiej stało się możliwym nie tylko dzięki zapewnieniu jej zatrudnienia związanego z konsekwentną realizacją planu rozbudowy polskiej floty handlowej, lecz także dzięki dalekowzrocznej polityce Ministerstwa Przemysłu i Handlu, które już od wielu lat przy realizowaniu budowy jednostek polskiej floty handlowej dążyło do zapewnienia w odpowiednich umowach nie tylko preferencji dla polskich wyrobów, lecz także praktycznego szkolenia odpowiednich kadr fachowców, co obecnie przy uruchomieniu Stoczni Gdyńskiej stanowi już znaczne ułatwienie w jej pracy pionierskiej.

STAN ZATRUDNIENIA W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ

W lipcu rb. stan załóg zatrudnionych morskich obsługi przybrzeżnej i portowej oraz na statkach rybackich wynosił 3.140 osób, w tym oficerów marynarki handlowej było 550 i marynarzy 2.598. Zatrudnienie na statkach morskich (w czterech przedsiębiorstwach zrzeszonych w Związku Armatorów Polskich) wynosiło: oficerów — 395 i marynarzy 1.510 osób. Z ogólnej liczby 1.905 osób, zatrudnionych w żegludze morskiej — 1.361 osób pracowało w żegludze regularnej, 232 osoby — w żegludze trampowej i reszta w biurach administracji. W żegludze portowej i przybrzeżnej było ogółem zatrudnionych 367 osób, w tym na stanowiskach oficerskich 119, oraz marynarzy — 248.

W rybołóstwie zatrudnionych było 876 osób. Z liczby tej w rybołóstwie dalekomorskim zatrudnionych było 276, pozostałe około 600 osób znalazło zatrudnienie na mniejszych statkach rybackich, poławiających na Bałtyku.

Wzrastający z roku na rok stan tonażu polskiej floty handlowej powoduje stały zwrost liczby osób zatrudnionych w polskiej marynarce handlowej.

STOCZNIA GDYŃSKA

Na zaproszenie prezesa Rady Nadzorczej Stoczni Gdyńskiej — odbyła się konferencja prasowa na nowych terenach Stoczni w Kanale Przemysłowym. Jak wynika z informacyj, udzielonych przez prezesa Rady Nadzorczej, Stocznia Gdyńska, założona w 1924 r., jako drobny warsztat reparacyjny, ograniczała się tylko do utrzymywania warsztatu remontowego statku. Dopiero w r. 1937, z chwilą przejęcia jej przez „Wspólnotę Interesów", ułożony został ścisły program i rozpoczęto rozbudowę Stoczni, aby mogła zaspokoić potrzeby portu gdyńskiego i rodzimej żeglugi. Nowe tereny Stoczni, wydzierżawione nad Kanałem Przemysłowym, są dostatecznie duże. Rozbudowa Stoczni podzielona została na kilka etapów z tym, że w ostatnim etapie czynne będą 4 pochylnie o możliwościach równoczesnej budowy czterech statków, o długości 120 metrów, co odpowiada nośności największego statku około 7.500 tdw. Obecnie w pierwszym etapie położone będą stępki na nowej pochylni pod statek 1.250 ton, zamówiony przez „Żeglugę Polską".

W dniu 13 bm. odbyło się posiedzenie Rady Nadzorczej Stoczni, na którym uchwalono m. in. wystąpić na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszów z wnioskiem o podniesienie kapitału Spółki do 1 miln. zł. Należy zaznaczyć, że dotychczasowy kapitał w wysokości 250 tys. zł jest w 85% w posiadaniu „Wspólnoty Interesów", 7% znajduje się w rękach Kamisariatu Rządu m. Gdyni i 8% posiada firma Zieleniewski. Akcje tej ostatniej spółki przejmie obecnie „Wspólnota Interesów", która jednocześnie pokryje całkowicie nową emisję w wysokości 750 tys. zł.

INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIES. LIPIEC BR.

W przeciągu mies. lipca br. wykonane zostały w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Roboty drogowe: Na nabrz. Angielskim przy magazynie firmy Bloomfield's wykonano jezdni z bruku poligonalnego 700 m^2. Przy ul. Polskiej obok firmy „Bananas" wykonano robót ziemnych 250 m^3 oraz bruku poligonalnego 300 m^2. Na molo połudn. ułożono chodnika betonowego 100 m^2 i krawężnika gazowego 1.000 m. b. Na placu przy magazynie nr. 10 w Wolnej Strefie wykonano robót ziemnych 600 m^3. Na podwórzu nowego domu dla kranistów wykonano kanalizacje deszczowe. Przy budowie dróg obok Kanału Przemysłowego wywieziono torfu 50 m^3 oraz wykonano robót ziemnych (nasypu) 10.000 m^3.

Wodociągi i kanalizacja. Na molo połudn. ułożono rur ocynk. 153 m. b. Na ul. Chrzanowskiego przyłączono do sieci wodociągowej nowy dom dla pracowników Urzędu Morskiego. Na ul. Węglowej ułożono rur kamionkowych 200 m b. dla odprowadzenia ścieków.

Budowle naziemne. Przy budowie mag. nr. 10 w Strefie Wolnocłowej prace zostały ukończone. Obecnie odbywa się jedynie montaż wind. Przy budowie domu dla pracowników Urzędu Morskiego na ul. Chrzanowskiego wykonywano roboty malarskie oraz układanie posadzki. Przy budowie stacji morskiej na molo południowym wykonywano roboty tynkarskie. Przy budowie poczekalni dla robotników i pomieszczenia dla transformatorów, na nabrz. Rumuńskim wykończono mury i tynki oraz rozpoczęto roboty instalacyjne. Przy budowie Stoczni Gdyńskiej obok Kanału Portowego wykonano montaż konstrucji żelaznej dla kadłubowni oraz budynek w stanie surowym dla transformatorów. Przy budowie magazynu i biur firmy „Bananas" na ul. Polskiej wykonano roboty wykończeniowe. Przy budowie domu biurowego firmy B. Szczuka wykonano roboty końcowe. Przy budowie magazynu i biur firmy „Korab" na nabrz. Wilsonowskim wykonywano roboty stolarskie i tynki. Przy budowie pomieszczenia dla impregnacji sieci firmy „Mewa" na ul. Rybackiej budowle zostały ukończone. Przy budowie Domu Żeglarza na molo Południowym wykonano konstrukcję żelbetonową pływalni, szalowanie dla parteru części środkowej i stropy nad parterem skrzydła. Przy budowie domu arbitrażowego dla bawełny na ul. Derdowskiego i Żeromskiego wykonywano roboty malarskie i tynki zewnętrzne. Rozbudowa budynku firmy „Progress" została całkowicie ukończona.

JAKIE PRACE NIE NALEŻĄ DO PRZEŁADUNKU PORTOWEGO W GDYNI

Urząd Morski w Gdyni wydał następujące orzeczenie w sprawie ustalenia pojęcia przeładunku portowego:

1. „Czynności wewnątrz magazynu lub poza obrębem tegoż dokonane w związku z przeładowaniem ziemniaków na terenie portu, a związane ściśle z ważeniem, suszeniem, sortowaniem, transportowaniem jeszcze niezdatnych do składowania skrzyń lub worków, wreszcie z montowaniem i bandażowaniem (cyklopowaniem) skrzyń — nie podpadają pod pojęcie przeładunku portowego".

2. „Przeładunek towarów importowanych a przeznaczonych dla potrzeb lokalnych Gdyni i okolicy z bocznicy f-my Hartwig do magazynu i tegoż magazynu na dalsze urządzenia przewozowe lądowe nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".

3. „Przeładunek przetworów zakładów przemysłowych położonych w porcie na wagony, samochody, wozy i inne środki komunikacyjne, nie przeznaczonych dla dalszego przewozu drogą wodną nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".

4. „Przeładunek towarów pochodzenia krajowego, przeznaczonych dla konsumcji w kraju, dokonany na terenie portu nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".

5. „Przeładunek surowca z urządzeń przewozowych lądowych do zakładu przemysłowego, położonego na terenie portu, nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego“.

PORTY GDAŃSK I GDYNIA ORGANIZUJĄ WYSTAWĘ W BUDAPESZCIE

W uwzględnieniu wzrastającego znaczenia zaplecza węgierskiego dla portów polskiego boszaru celnego postanowiły zarządy portów zorganizować w Budapeszcie w pierwszych dniach października wystawę, której celem będzie zapoznanie szerszych mas zaplecza węgierskiego z znaczeniem portów Gdańska i Gdyni jako ośrodków przeładunkowych, warunkami pracy w portach oraz możliwościami rozwojowymi dla obsługi handlu węgierskiego. Wystawione zostaną dwa duże modele, tj. model portu gdańskiego i gdyńskiego oraz 8 dużych wykresów przedstawiających m. in. połączenia morskie, połączenia kolejowo-wodne, urządzenia mechaniczne portów Gdańska/Gdyni oraz rozwój ich obrotów zarówno polskich jak i tranzytowych z szczególnym uwzględnieniem tranzytu węgierskiego. Poza tym wystawione będą modele statków polskiej floty handlowej oraz 60 fotografii. Podczas wystawy wygłosi dyrektor Urzędu Morskiego, p. inż. Łęgowski odczyt o portach Gdańsk i Gdynia. Otwarcie wystawy przewiduje się na dzień 7 października br.

Również ze względu na wielkie znaczenie zaplecza czechosłowackiego, zarządy portów postanowiły jak i w latach poprzednich wziąć udział w tegorocznych **jesiennych Targach Praskich.** Wystawione będą 3 wielkie wykresy przedstawiające ruch towarowy i ruch statków, tranzyt czechosłowacki oraz ruch linii regularnych w portach. Poza tym wystawione będą również liczne fotografie propagandowe.

RECENZJE

Ukazał się na rynku księgarskim nowy drugi z kolei zeszyt „Uprawa Morza“, zawierający na pierwszym miejscu pracę źródłową mgr Maksymiliana Rylke. Praca ta jest pierwszą w tym rodzaju w Polsce.

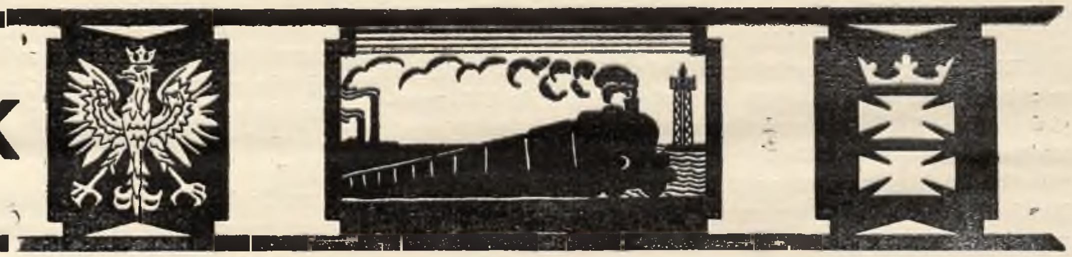
Autor o głębokiej erudycji definjuje prawne położenie morskiego statku handlowego. Poza tym zabarwia swoją pracę szkicem z historii starożytnej, następnie umiejętnie przechodzi do prawa nowoczesnego, pobieżnie zaznacza o sytuacji morskiego statku handlowego na wodach terytorialnych i w portach macierzystych. Dalej autor przechodzi do sytuacji prawnej statku morskiego na pełnym morzu i o sytuacji prawnej w portach obcych.

Porożyńskiego B. artykuł pouczający o polskim charterze węglowym. Mgr Szmaja Tadeusza artykuł aktualny o Kredycie Warrantowym w Gdyni, ograniczeniach dewizowych i roli Banku Polskiego. Również porusza we właściwym czasie „Zagadnienie Robotnicze“ w Gdyni Pusłowski.

Obszerny dział „Aktualii“ zawiera szereg drobniejszych przyczynków, wśród których na szczególną uwagę zasługują T. Nowackiego „O trajekt łączący Palskę ze Szwecją“, „Problemy handlu zagranicznego w drzewnictwie“ J. Kunerta, „Brazylia jako teren naszej ekspansji eksportowej“, J. Czaińskiego „Rozwój przedsiębiorstw szypczendlerskich w porcie Gdyńskim“ B. K. i „Gospodarka morska w r. 1937 w publicystyce polskiej“ A. Zakrzewskiego.

Stałe działy: ‚Recenzje“, „Notatka bibliograficzna“ i „Pro domo sua“ uzupełniają obfitej treści numer, który na blisko 100 stronach druku daje materiał, jak widzimy, różnorodny i wzięty przeważnie z praktyki portu gdyńskiego i jego zagadnień.

GDAŃSK



REKORDOWY OBRÓT TOWAROWY W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU 1838 R.

Obrót towarowy portu gdańskiego osiągnął w miesiącu sprawozdawczym cyfrą 706.682 t najwyższy poziom po roku 1931, w którym osiągnięto w miesiącu lipcu 800.000 t. Wobec miesiąca lipca 1937 r., w którym obrót towarowy wyniósł 646.373 t, otrzymaliśmy zwyżkę o 60.309 t = 9,3%; wobec miesiąca czerwca br., w którym osiągnęliśmy 637.036 t, zaznaczył się wzrost o 69.646 t = 10,9%. Z cyfry powyższej przypadało na przywóz 199.674 t, a na wywóz 507.008 t. Zwiększenie ruchu towarowego spowodowane zostało w pierwszym rzędzie ożywionym przewozem rudy oraz wywozem węgla.

Koleją dowieziono do portu gdańskiego celem ekspedycji morskiej 356.062 t węgla, 68.205 t drzewa, 4.165 t żelaza, 3.828 t zboża, 1.754 t produktów naftowych, 30 t cementu oraz 41.456 t innych towarów. Wysiłka kolejowa towarów przywiezionych drogą morską obejmowała 130.998 t rudy, 3.090 t nawozów sztucznych, 20 t ryżu, 15 t żelaza, 7 t bawełny oraz 5.805 t innych towarów.

RUCH STATKÓW PORTU GDAŃSKIEGO W LIPCU 1938 R.

W okresie sprawozdawczym weszło do portu gdańskiego 681 statków o łącznej pojemności 503.984 NRT, podczas gdy w miesiącu lipcu 1937 r. tylko 587 statków z 337.196 NRT. Osiągnięto za tym wzrost o 94 statki z 166.788 NRT, tj. około 49%, który pozostaje w znacznej mierze w związku z ożywieniem przeładunku węgla bunkrowego. Na pierwszym miejscu uplasowała się znowuż bandera szwedzka z 91.214 NRT, następnie niemiecka z 77.617 NRT, duńska z 64.169 NRT i fińska z 49.795 NRT. Polska flaga zajęła dziewiąte miejsce z 24.954 NRT.

RUCH PASAŻERSKI W MIESIĄCU LIPCU 1938

Ruch pasażerski portu gdańskiego w miesiącu lipcu obejmuje 26 pasażerów na wejściu i 87 na wyjściu. Główny ruch pasażerski przypada na Kopenhagę, z której przybyło 24 pasażerów, a wyjechało 44. Do Antwerpii i Helsinek wyjechało po 18 pasażerów.

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ ŚLUZĘ W EINLAGE, W MIESIĄCU LIPCU 1938 R.

Ogólny ruch towarowy portu gdańskiego na śródlądowych drogach wodnych przez śluzę Einlage wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 39.792 t wobec 32.712 t w miesiącu poprzednim i 25.417 t w miesiącu porównawczym roku poprzedniego. Z cyfry powyższej przypadało na ruch w dół rzeki (przywóz) 17.419 t, a na ruch w górę rzeki (wywóz) 22.373 t. Najważniejsze towary przewiezione w dół rzeki były: cukier 9.286 t, mąka 2.770, jęczmień 1.016 t, metale 820 t, rośliny strączkowe 810 t, w górę rzeki zaś: węgiel 5.385 t, ryż 4.662 t, drzewo 3.028 t, metale 1.463 t i rośliny strączkowe 1.202 t.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU LIPCU 1938 R.

W miesiącu lipcu 1938 r. wyszło z portu gdańskiego 139 statków węglowych z ogólnym ładunkiem 259.386 t wo-

bec 122 statków z ładunkiem 266.730 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego. Pod względem ilości statków zaznaczył się wzrost o 17 statków, pod względem tonażu natomiast spadek o 7.344 t, tj. 2,9%. Największe ilości węgla wyszły w miesiącu sprawozdawczym do Francji, a mianowicie 107.541 t, następnie do Szwecji 74.563 t oraz do Italii 22.550 ton.

EXEQUATUR DLA KONSULA NIEMIEC W GDAŃSKU

Pan Prezydent R. P. w porozumieniu z Senatem Wolnego Miasta Gdańska udzielił p. dr Martinowi von Jahnsen — exequatur w charakterze konsula generalnego Niemiec w Gdańsku.

EGZEQUATUR DLA GEN. KONSULA HOLANDII W GDAŃSKU

Pan Prezydent R. P. udzielił w porozumieniu z Senatem Wolnego Miasta egzequatur p. van der Maesen de Sombreff, konsulowi z osobistym tytułem konsula generalnego królestwa Holandii na obszar Wolnego Miasta, z siedzibą w Gdańsku.

UDZIAŁ BANDER W OBSŁUDZE TRANSPORTOWEJ PORTU GDAŃSKIEGO W MIES. VI. 1938 R.

Największy udział w obsłudze transportowej ogólnych obrotów towarowych portu gdańskiego w miesiącu czerwcu przypadał na banderę szwedzką 126.807 t tj. około 20%, niemiecka 90.947 t, tj. ok. 14% i duńska 86.637 t, tj. ok. 13%. Z ogólnego przywozu w wysokości 168.025 t przypadało na banderę szwedzką 45.635 t, norweską 25.726 t, grecką 20.430 t, angielską 17.420 t i niemiecką 10.833 t. W wywozie, który wyniósł 469.011 t, główne ilości przypadały na banderę duńską 81.983 t, szwedzką 81.271 t, niemiecką 80.215 t, norweską 50.697 t i italską 256 t.

Udział bandery polskiej w ogólnym obrocie towarowym portu gdańskiego wyniósł 34.148 t, tj. 5,3%. Na przywóz przypadało z tego 20.069 t, czyli około 11,9%, oraz na wywóz 14.079 t, czyli 3,0%.

POLSKI RUCH TRANZYTOWY W ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU LIPCU 1938 R.

Ogólny obrót na śródlądowych drogach wodnych w tranzycie przez port gdański osiągnął w miesiącu sprawozdawczym 17.440 t wobec 9.636 t w miesiącu poprzednim. W dół rzeki przewieziono 9.611 t, w tym 9.286 t cukru, 109 t artykułów spożywczych i 102 t metali; w górę rzeki przewieziono: 7.829 t, w tym 3.520 t ryżu, 647 t metali, 541 t skór i futer, 530 t artykułów spożywczych i 420 t owoców strączkowych. W pierwszych 7 miesiącach przeszło ogółem 63.233 t, z czego przypadało na ruch w górę rzeki 28.703 t, a w dół rzeki 34.530 t.

NIEMIECKI RUCH TRANZYTOWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ ŚLUZĘ DANZIGER HAUPT

Ogólny ruch tranzytowy pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Rzeszy przez śluzę Danziger Haupt wyniósł w miesiącu lipcu 1938 r. 2.410 t wobec 5.170 t w miesiącu poprzednim. Z cyfry tej przypadało na ruch w górę rzeki 72 t wobec 640 t w miesiącu poprzednim, w dół rzeki zaś 2.338 t wobec 4.530 t. W pierwszych 7 miesiącach przeszło w ruchu tym ogółem 17.476 t, z czego przypadało na ruch w górę rzeki 704 t, a w dół rzeki 16.772 t.

DALSZE PROWADZENIE PRAC POGŁĘBIARSKICH W PORCIE GDAŃSKIM.

Prace pogłębiarskie w porcie gdańskim postępują naprzód. Jedna duża pogłębiarka pracuje pomiędzy molami, a pogłębiarka „Hummer" rozpoczęła znowu po kilkudniowej przerwie pracę przy wjeździe do basenu Westerplatte.

RUCH STATKÓW PORTU GDAŃSKIEGO W MIESIĄCACH STYCZEŃ — LIPIEC 1938 R.

W pierwszych siedmiu miesiącach roku bieżącego weszło do portu gdańskiego 3.648 statków o łącznej pojemności 2.634.751 NRT, a wyszło 3.624 statków z 2.626.861 NRT. W tym samym czasie roku poprzedniego weszło tylko 3.252 statków z 2.223.036 NRT, a wyszło 3.250 z 2.221.105 NRT. Na wejściu osiągnięto za tym wzrost o 396 statków z 411.715 NRT, tj. o 18%, który pozostaje w znacznej mierze w związku z ożywieniem przeładunku węgla bunkrowego.

RUCH PASAŻERSKI PORTU GDAŃSKIEGO W MIESIĄCACH STYCZEŃ — LIPIEC 1938 R.

W pierwszych 7 miesiącach br. przeszło przez port gdański 713 pasażerów, mianowicie na wejściu 166 oraz na wyjściu 547. W stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego, w którym było 540 pasażerów, w tym 192 na wejściu i 348 na wyjściu, oznacza to dosyć znaczny wzrost.

„STOCZNIA GDAŃSKA" ZAKUPIŁA DOK W HOLANDII

Według doniesień prasy holenderskiej Droogdok Mij. z Amsterdamu po dłuższych rokowaniach sprzedała swój dok „Juliana" towarzystwu International Shipbuilding and Engineering Co. w Gdańsku. Dok został zbudowany w latach 1911—1913 przez Nederlandsche Scheepsbouw Mij. w Amsterdamie, jest cały ze stali, a rozmiary jego wynoszą: 187 m długości i 33½ m szerokości. Jego zdolność podnoszenia wynosi 16.000 ton. Dok był obok doku „Hendrik" (25.000 t), drugim z kolei największym dokiem wspomnianego holenderskiego towarzystwa. — Dok jest w drodze do Gdańska.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LIPIEC

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy za miesiąc lipiec 1938 r. wyniósł **881.020.4 ton,** osiągając nienotowane dotychczas **rekordowe wyniki,** wobec 710.911 ton w mies. czerwcu br., 795.133.8 t. w mies. lipcu 1937 r., 637.526.7 t. w mies. lipcu 1936 r. oraz poprzednich rekordowych wyników — 828.516.7 t. w miesiącu czerwcu 1937.

Ogólne obroty towarowe w miesiącu lipcu br. wykazują poważny około 24.1% wzrost w porównaniu z ubiegłym mies. czerwcem br., 11% wzrost w stosunku do mies. lipca 1937 r., przeszło 38% wzrost w porównaniu z mies. lipcem 1936 r. oraz 6.5%-wy wzrost w stosunku do poprzednich rekordowych wyników w miesiącu czerwcu 1937 r.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 616 (539) statków o pojemności 629.165 n. r. t. (547.779 n. r. t.), wyszło zaś 616 (541) statków o pojemności 634.226 n. r. t. (545.361 n. r. t.). Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w mies. lipcu br. wyniósł 1021.4 n. r. t. (1016.3 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 67 (52). Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Anglia, Finlandia, Dania, Norwegia, Włochy, Niemcy, Grecja, Łotwa, Stany Zjednoczone Ameryki Półn., Estonia, Holandia, Panama, Jugosławia, W. M. Gdańsk, Litwa oraz Egipt. Bandera polska utrzymuje się nadal na I-em miejscu. Szwecja bez zmian na 2-iem miejscu. Anglia przeszła z z 6-go na 3-ce miejsce, Dania z 3-go na 5-te, Norwegia z 7-go na 6-te miejsce, Włochy z 5-go na 7-e, itp. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (19) państw.

Obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawczym wyniosły 861.518.6 ton, wykazując podobnie, jak i obroty ogólne również **rekordowe wyniki.** Obroty te wykazują poważny 23,1%-wy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. (699.619 ton), 10.2%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1937 r. (781.510.7 t.) oraz poważny 37.2%-wy wzrost w porównaniu z mies. lipcem 1936 r. (627.959.8 t.).

Przywóz zamorski w mies. lipcu 1938 r. (135.699.4 ton) wykazuje poważny 13,3%-wy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem br. (119.789.1 t.), nieznaczny 0.1%-wy spadek w stosunku do mies. lipca 1937 r. (135.841.3 t.) oraz 23.9%-wy wzrost w porównaniu z mies. lipcem 1936 r. (109.480 t.).

Wzrost przywozu spowodowały przede wszystkim: fosforyty — 11.672.6 t. (1.103 t.) żużle Thomasa — 11.124 t. (8.348 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 29.540.4 t. (12.520.3 t.), owoce świeże i suszone — 1.917.3 t. (1.268.9 t.), bawełna i odpadki — 10.425.5 t. (8.906.2 t.) oraz miedź — 2.877.6 t. (921.8 t.).

Wywóz zamorski mies. sprawozdawczego **725.819.2 t.)** wykazuje **rekordowe** rezultaty. Poprzednie rekordowe wyniki miały miejsce w mies. październiku 1937 r. (687.137.2 t.). Wywóz zamorski mies. lipca br. wykazuje poważny 25.2%-wy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem br. (579.829.9 t.), 12.4%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1937 r. (645.669.4 ton), 39.9%-owy wzrost w porównaniu z mies. lipcem 1936 r. (518.479.8 t.) oraz 5.6%-owy wzrost do poprzedniego rekordowego wywozu zam. w mies. październiku 1937 r. (687.137.2 t.). Poważny ten wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla kamiennego — 497.097.5 t. (406.807.1 t.), węgla bunkrowego — 102.191 t. (90.936.4 t.), kokusu — 14.618 t. (6.385 t.), słupów telegr. i kopalniaków — 23.104.3 t. (11.127.6 t.) oraz drzewa tartego — 31.572 t. (6.843 t.).

Zmniejszył się natomiast wywóz: — słodu — 591.7 t. (660.1 t., cukru — 7.586.1 t. (10.232.2 t.), makuchów — 1.337.5 t. (2.101.8 t.), metali różnych — 12.332.5 t. (13.574 t.) oraz rury żeliwne, żelazne i stalowe — 2.491.6 t. (2.748.5 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost na wywozie — 1.703.1 t. (1.488.6 t.) oraz spadek na przywozie — 85.9 t. (123.2 t.). Z ważniejszych pozycyj przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 66 t. (97.6 t.), skóry — 7.3 t. oraz wyroby żelazne i metalowe — 12.6 t. (12 t.). Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 1128.4 t., tłuszcze i oleje roślinne — 171.9 t., skóry — 60.3 t., oraz tłuszcze zwierzęce — 75.6 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje poważny wzrost na przywozie — 9.875.7 t. (2.514.3 t.) oraz nienieznaczny na wywozie — 7.837.1 t. (7.165.9 t.).

Na przywozie są do zanotowania: cukier — 9.600.4 t., papier — 25.5 t., tkaniny — 39.4 t., oraz mąka — 16.3 t. Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 3.073.3 t, wełna — 582.1 t., skóry — 406.1 t., tłuszcze zwierzęce — 343.6 t., papier — 574.6 t., miedź — 440.2 t., oraz żywica — 165.4 t.

Ruch pasażerów wykazuje poważne ożywienie. Przyjechało bowiem 4.297 (1.332) pasażerów, wyjechało zaś 5.229 (2.739) pasażerów.

OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *(January—July)*
Cały przywóz	**135 699·4**	**119 789·1**	**910 257·6**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**15 009·3**	**24 676·5**	**131 108·4**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	2 398·7	6 515·4	29 356·7
30/12. Ryż surowy *(rice)*	8 203·9	14 550·6	45 076·3
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 917·3	1 268·9	35 658·8
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	66·8	77·1	923·7
76. Kawa *(coffee)*	399·3	488·7	3 063·8
78. Herbata *(tea)*	113·5	114·6	774·2
80. Kakao *(cocoa)*	732·2	566·2	3 132·—
81-82. Korzenie *(spices)*	74·7	64·6	755·7
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**5 543·—**	**1 474·1**	**29 262·8**
116-117. Śledzie *(herrings)*	5 369·3	1 320·2	24 810·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**30 703·6**	**15 204·6**	**112 584·2**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	29 540·4	12 520·3	86 798·2
177/1c. Piryty *(pyrites)*	—	—	870·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 203·8**	**1 417·5**	**11 499·4**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	599·7	273·7	2 662·1
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 220·—	957·8	6 802·6
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**351·4**	**611·8**	**5 955·5**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	104·1	354·9	1 798·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**24 744·8**	**11 409·7**	**139 183·7**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 017·5	1 145·5	6 693·3
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	11 672·6	1 103·—	88 586·9
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	11 124·—	8 348·—	36 772·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 797·5**	**2 868·1**	**23 057·5**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 775·3	2 824·3	22 680·7

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *(January—July)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**15 885·2**	**15 347·6**	**99 501·5**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 991·5	3 637·3	21 519·6
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	10 425·5	8 906·2	58 555·7
624. Juta *(jute)*	780·4	770·7	7 039·2
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**785·—**	**770·6**	**5 581·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**348·—**	**358·3**	**1 799·9**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 584·6**	**1 662·2**	**11 769·—**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 744·1	958·5	7 208·5
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	765·7	603·—	3 979·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**122·1**	**172·—**	**686·1**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**32 907·8**	**41 883·—**	**322 903·4**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	26 837·9	39 313·5	298 394·4
977. Miedź *(copper)*	2 877·6	921·8	11 925·8
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**733·9**	**916·1**	**6 852·5**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**768·4**	**876·3**	**6 927·9**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**83·2**	**68·3**	**885·7**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**127·8**	**72·4**	**698·9**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *(January—July)*
Cały wywóz	**725 819·2**	**579 829·9**	**4 334 655·1**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 838·5**	**4 619·—**	**41 442·8**
1. Pszenica *(wheat)*	—	0·1	10·3
2. Żyto *(rye)*	—	0·1	211·5
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	66·4	2·—	293·7
27/1-2. Mąka *(flour)*	2·3	—	427·—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	340·7	140·2	1 270·1
35. Słód *(malt)*	591·7	660·1	5 137·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**8 008·3**	**5 725·7**	**38 630·6**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 827·9	1 380·6	11 031·4
125. Jaja *(eggs)*	3 212·9	2 177·8	14 580·5
127. Masło *(butter)*	2 144·2	1 871·9	9 623·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**620 491·—**	**505 685·4**	**3 772 175·8**
154. Cement *(cement)*	5 841·9	942·5	26 289·9
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	453·2	147·—	1 414·4
180. Węgiel kamienny *(coal)*	497 097·5	406 807·1	3 115 113·7
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	102 191·—	90 936·4	551 211·1
182. Koks *(coke)*	14 618·—	6 385·—	59 737·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	15·4	—	165·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**22·1**	**25·4**	**264·4**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**11 751·5**	**14 759·5**	**83 195·1**
259-260. Cukier *(sugar)*	7 586·1	10 232·2	42 462·6
287. Makuchy *(oil cake)*	1 337·5	2 101·8	14 658·2
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	75·8	75·8	3 731·6
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 863·7**	**5 084·8**	**21 273·4**
299/18. Soda *(soda)*	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	3 860·8	12 090·4
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
480-482. Saletra *(Salpetre)*	2·—	—	43·3
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**585·4**	**146·9**	**2 099·8**

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *(January—July)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**924·2**	**793·9**	**7 329·6**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	411·5	434·6	2 990·7
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**16·4**	**10·6**	**98·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**57 427·4**	**20 683·8**	**244 069·1**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	23 104·3	11 127·6	88 020·5
749-751, 753. Drzewo tarte (łącznie z papierówką) *(Sawed timber)*	31 572·—	6 843·—	139 018·2
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	—	285·1	537·6
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 489·3	1 042·1	8 471·6
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**738·—**	**294·6**	**4 953·2**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	430·8	196·1	2 744·1
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	182·—	—	630·8
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**63·9**	**130·2**	**612·6**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**17 734·9**	**21 426·8**	**108 928·7**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	12 332·5	13 574·—	58 589·6
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	—	1 559·1
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 491·6	2 748·5	17 665·5
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 412·6	1 398·2	10 217·—
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**1 150·—**	**377·8**	**7 135·5**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**203·9**	**65·5**	**2 445·6**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Lipiec *(July)*	1938	— 861.518·6
Czerwiec *(June)*	1938	— 699.619·—
Lipiec *(July)*	1937	— 781.510·7
Od początku roku *(January — July)*. .	1938	— 5.244.912·7
„ „ „ „ „	1937	— 5.124.387·—

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January July*
Przywóz *(imports)*	**85·9**	**123·2**	**983·2**
1, 2, 3, 4 — Zboże *(grain)*	—	—	—
9—16 — Strączkowe	—	—	—
24—26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
27/1—2 — Mąka *(flour)*	—	—	15·—
30/1, 2 — Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32 — Krochmale *(starch)*	—	10·—	20·—
27/3—32 — Mąka pastewna	—	—	—
40—50 — Warzywa *(greens)*	—	—	0·3
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	—	—
81—82 — Korzenie *(spices)*	—	—	—
116 — Ryby połowy włas. *(fish)*	66·—	97·6	760·7
117 — Śledzie *(herrings)*	—	—	96·5
198, 199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	—
226—229 — Przetwory mięsne *(meat products)*	—	—	0·2
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	—	—
272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	14·1
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
296/1—300/1 — Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
300/4 — Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492—515 — Skóry *(skins and hides)*	7·3	—	7·3
589/1, 2, 592 — Wełna *(wool)*	—	—	30·—
597—622 — Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624 — Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	3·6	3·6
742—803 — Papier *(paper)*	—	—	5·8
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	2·7
896—927 — Szkło *(glass)*	—	—	0·2
930—966 — Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	12·6	12·—	26·4
Różne *(various)*	—	—	0·4
Wywóz *(exports)*	**1 703·1**	**1 488·6**	**9 517·6**
23 — Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	—	4·5
24—26 — Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	4·9	39·1
131, 32 — Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1—2 — Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1—2 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	1 128·4	920·4	5 687·5
35 — Słód *(malt)*	—	—	—
40—50 — Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	0·7
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	1·3	0·3	42·2
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·5
69, 72 — Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	7·9
76 — Kawa *(coffee)*	0·6	2·9	29·8
78 — Herbata *(tea)*	—	0·5	8·9
Kakao *(cocoa)*	15·1	0·1	137·9
81, 82 — Korzenie *(spices)*	0·1	0·4	15·—
83 — Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	—	—	7·1
95—97 — Żywica *(resin)*	67·4	64·7	385·7
117 — Śledzie *(herrings)*	—	—	77·3
127—200 — Oleje *(oils)*	33·8	—	92·3
137/2—3 — Jelita *(casings)*	—	—	3·2
142—143 — Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
148 — Kamienie *(stones)*	15·3	20·—	35·3
150 — Glinki *(clay)*	—	—	—
161 — Minerały Zaw. bor.	3·1	—	3·1
170/1, 2, 171/1, 2 Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	0·1
177 — Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
198, 199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c, — Wazelina *(vaseline)*	—	—	23·1
203—204 — Wosk *(wax)*	—	—	5·6
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	171·9	219·9	810·3
215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	75·6	33·9	699·4
216 — Tran *(cod-liver-oil)*	7·9	9·8	110·5
219 — Stearyna *(stearine)*	—	—	—
246 — Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256 — Ryby *(fish)*	—	—	2·3
276—278 — Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	0·8
295/6 — Siarka *(sulphur)*	—	—	—
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	12·3	21·5	77·4
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
405—425 — Farby *(paints)*	—	—	5·3
404 — Sadze *(soot)*	7·7	—	12·8
424—428 — Garbniki	47·2	25·5	193·3
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—	1·4
476 — Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492—513 — Skóry *(skins)*	60·3	41·7	430·5
589/1, 2, 592 — Wełna *(wool)*	—	44·8	44·8
597—622 — Tkaniny *(textiles)*	9·7	—	9·7
606 — Bawełna *(cotton)*	—	—	—
624 — Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626 — Sizal *(sisal)*	—	—	5·3
679 — Worki *(bogs)*	—	16·3	25·6
720—724 — Kauczuk *(rubber)*	—	—	106·3
757—778 z wyj. 772, 771 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	1·7	3·7
772, 773 — Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779 — Korek, wyr. z korka	3·6	—	3·6
794, 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	42·9	42·9
792—803			
807—808 — Fibra *(fibre)*	—	—	—
809—819, 826 — Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	7·7	—	7·8
925—981 — Metale różne *(various metals)*	30·2	—	131·8
930—965 — Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	—	—	34·4
966 — Cyna *(tin)*	3·5	—	11·2
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
977 — Miedź	—	—	56·5
Różne *(various)*	0·4	16·4	83·2
Przywóz i wywóz razem	**1 789·—**	**1 611·8**	**10 500·8**

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January July*
	Przywóz *(imports)*	9 875·7	2 514·3	34 207·2
1–4	— Zboże *(grain)*	—	8·9	8·9
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various))*	—	8·7	19·4
24–26	— Nasiona oleiste różne *(various oils seeds)*	10·—	0·4	10·4
31, 32	— Krochmale *(starch)*	15·—	0·3	16·6
27/1—3	— Mąka *(flour)*	16·3	166·7	649·9
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)*	8·9	3·2	39·1
35	— Słód *(malt)*	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	4·3	7·7	35·1
53, 58, 60–64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	0,5	0·7	1·9
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	1·—	2·6	5·3
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·—	1·5	5·7
76	— Kawa *(coffee)*	1·8	0·9	23·2
77	— Cykoria *(succory)*	—	0·4	5·7
78	— Herbata *(tea)*	2·—	0·8	4·3
80	— Kakao *(cocoa)*	2·8	0·7	3·9
81, 82	— Korzenie *(spices)*	3·4	2·7	10·5
95, 97	— Żywica *(resin)*	—	—	—
104/3	— Trawa morska *(sea grass)*	—	0·5	1·3
125	— Jaja *(eggs)*	1·3	0·6	5·6
127–200	— Oleje *(oils)*	—	0·2	0·2
128/1–4	— Ser *(cheese)*	0·8	—	0·8
131	— Pierze *(feather)*	—	—	—
136	— Kości *(bones)*	—	—	—
137/2a. b	— Jelita *(casings)*	1·2	—	11·8
205	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	0·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	—	2·2	8·1
225	— Gliceryna *glycerine*	—	—	—
228	— Makaron *(macaroni)*	2·1	0·2	29·5
243/1 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	5·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	0·4	0·7
259, 260	— Cukier *(sugar)*	9 600·4	2 106·2	32 415·9
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	4·7	39·6	141·1
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	—
295–491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	15·8	2·3	20·4
300|4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)*	—	—	—
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
296/1–3 0/2	— Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)*	—	1·7	2·5
411/2	— Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	16·7	50·—
466–470	— Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	—	0·2	0·4
492—513	— Skóry *(skins)*	0·3	2·1	5·2
534—559	— Wyroby skórzane *(leather goods)*	2·5	—	2·8

Poz. tar. cel.		Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-July*
573—622	— Tkaniny *(textile fabrics)*	39·4	15·5	57·4
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)*	—	—	0·6
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	1·3	—	1·3
646–648	— Sznury *(ropes)*	—	0·1	0·5
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe *(rubber goods)*	0·8	0·1	0·9
749, 750, 751	— Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	15·—
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	14·7	5·—	28·3
776	— Meble *(bentwood furniture)*	—	0·7	7·2
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	25·5	20·2	91·1
836—847	— Książki i broszury *(books)*	—	—	0·4
862–887	— Wyroby ceram. *(ceramic products)*	—	—	31·5
896—927	— Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	1·2	1·—	10·4
925–981	— Metale różne *(various metals)*	0·5	1·—	1·5
930–965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	74·4	73·9	355·9
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
	Różne *(various)*	20·8	17·7	63·7
	Wywóz *(exports)*	7 837·1	7 165·9	31 620·-
7	— Kukurydza *(maize)*	1·3	—	6·2
23	— Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	2·1	5·2	13·7
24–26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	475·6	684·—	2 501·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	20·5
24/1—3	— Mąka *(flour)*	—	—	16·1
28	— Kasza *(grits)*	2·8	1·1	11·4
30	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	3 073·3	1 951·7	8 725·9
31	— Krochmal *(starch)*	6·5	—	18·7
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	28·—	39·4	328·9
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	49·3	131·4	627·5
62–72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	4·9	10·3	54·8
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·1	1·2	10·1
76	— Kawa *(coffee)*	49·9	37·6	249·3
78	— Herbata *(tea)*	6·4	15·7	59·6
80	— Kakao *(cocoa)*	105·7	143·1	779·9
81—82	— Korzenie *(spices)*	19·9	15·9	111·4
89	— Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	3·5	5·1	31·9
95, 97	— Żywica *(resin)*	165·4	405·1	1 144·6
104	— Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	10·4	14·3	124·1
117	— Śledzie *(herrings)*	24·6	14·—	132·1
127—200	— Oleje *(oils)*	34·—	64·—	185·8
128/1—4	— Sery *(cheese)*	10·6	—	12·7
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	—	35·4	54·—
137/2a. b	— Jelita *(casings)*	60·—	22·2	115·8
143/1—3	— Muszle *(shells)*	—	7·4	15·2
148	— Kamienie *(stones)*	11·6	18·5	66·4
150	— Glinki ceramiczne *(ceramie clay)*	—	10·6	472·9
154	— Cement *(cement)*	—	—	0·1
156/1—2	— Talk *(talc)*	—	10·—	24·—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	233·7

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-July*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	1·—	11·—	60·6
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	—	—	0·5
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	7·3	—	28·7
200—8, a, b, c, —Wazelina *(waseline)*	0·8	12·1	26·2
203—204 — Wosk *(wax)* . .	3·8	2·7	32·9
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	160·3	301·8	1 218·2
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	—	0·8	4·6
215, 217—218— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	343·6	460·1	1 661·7
216 — Tran *(whale oil)* .	84·5	106·4	437·2
219 — Stearyna *(stearine)*	10·3	—	52·7
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	7·8	7·1	40·—
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	2·—	0·3	2·9
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	7·4	—	7·4
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	52·6	5·—	81·6
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	28·9	48·1	348·9
408 — Sadze *(soot)* . .	12·4	10·9	82·1
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	53·—	32·2	125·4
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	324·2	180·4	741·1
429, 450—454— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	9·5	5·5	27·2
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	3·—	4·6	19·3
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	—	1·2
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	406·1	299·2	1 723·5
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	582·1	983·4	3 155·6
597-605, 613 — 606 — Bawełna *(cotton)*	10·7	30·5	60·4
622 — Tkaniny *(textiles)*	0·4	—	8·1

Poz. tar. cel.	Lipiec *July*	Czerwiec *June*	Od początku roku *January-July*
624 — Juta *(jute)* . . .	—	—	0.2
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	6·2	8·7	43·8
646—648 — Sznury *(ropes)* .	23·2	1·9	52·9
679 — Worki *(bags)* . .	37·1	—	37·1
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	56·5	130·1	310·7
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	12·5	10·8	52·4
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	48·6	169·3
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	10·7	0·2	19·2
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	—	22·7	30·—
792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	49·6	33·4	150·1
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	20·1	18·2	85·4
826 — Papier *(paper)* .	574·6	88·3	1 087·7
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	—	0·2
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	3·7	5·9	37·8
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	0·7	1·2	4·8
969/75 — Ołów *(lead)* . . .	0·1	—	0·1
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	58·4	62·6	304·8
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	4·1	15·7	27·4
930 - 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	199·7	247·2	852·3
955 -- Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	4·1
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	36·9	28·2	125·2
977 — Miedź *(copper)* .	440·2	163·2	1 507·5
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	13·3	99·2	428·—
Różne *(various)* .	29·9	34·5	192·2
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**17 712·8**	**9 680·2**	**65 827·2**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Lipiec *(July)*	1938	— 881.020·7
Czerwiec *(June)*	1938	— 710.911·—
Lipiec *(July)*	1937	— 795.133·8
Od początku roku *(January-July)* . . .	1938	— 5.321.240·7
" " " " " . . .	1937	— 5.206.384·6

RUCH STATKÓW W LIPCU 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*) Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Wyszło statków (*ships outgoing*) Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	77	37	104.744	81	66	101.731	206.475	1
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	6	3	2.409	5	3	1.917	4.326	16
Anglia *(Great Britain)*	26	6	62.846	26	18	65.265	128.111	3
Dania *(Denmark)*	102	47	62.005	102	53	64.011	126.016	5
Egipt *(Egypt)*	1	—	1.842	1	1	1.842	3.684	18
Estonia *(Estonia)*	26	1	20.992	25	12	21.670	42.662	12
Finlandia *(Finland)*	57	6	61.437	61	20	66.043	127.480	4
Grecja *(Greece)*	8	1	23.281	9	5	24.657	47.938	9
Holandia *(Holland)*	23	14	10.864	20	12	9.117	19.981	13
Jugosławia *(Jugoslavia)*	1	1	3.279	1	—	3.279	6.558	15
Litwa *(Lithuania)*	4	—	2.503	3	2	1.564	4.067	17
Łotwa *(Latvia)*	19	4	23.391	19	7	22.992	46.383	10
Niemcy *(Germany)*	60	23	37.758	58	40	35.213	72.971	8
Norwegia *(Norway)*	58	25	55.793	57	39	56.190	111.983	6
Panama *(Panama)*	3	—	4.426	3	2	4.426	8.852	14
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	7	4	21.925	7	3	21.871	43.796	11
Szwecja *(Sweden)*	125	35	91.339	124	87	90.862	182.201	2
Włochy *(Italy)*	13	1	38.331	14	12	41.576	79.907	7
Razem *(total)*	**616**	**208**	**629.165**	**616**	**382**	**634.226**	**1.263.391**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	539	199	547.779	541	316	545.361	1.093.140	—
Ten sam mies. 1937 *(July 1937)*	*528*	*189*	*533.422*	*537*	*399*	*535.046*	*1.068 468*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938)*	3.621	1.428	3.583.787	3.623	2.324	3.599.643	7.183.430	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	3.186	1.403	3.135.754	3.195	2.292	3.146.347	6.282.101	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. lipcu 1938 r. : 1.021,4 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 67;
c) średni postój statków w porcie 65,2 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU LIPCU 1938 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne: Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
Troć	—	—	—	—	680	—	—	680
Stornia	2.810	32.710	7·720	3.170	9.000	3.500	—	58.910
Zimnica	—	1.360	—	—	—	—	—	1.360
Skarp	—	3.320	770	—	1.780	—	—	5.870
Śledzie morskie	—	—	—	—	—	3.710	110.020	113.730
Węgorze	720	5.390	3.150	—	9.400	—	—	18.660
Wątłusze	70	1.820	300	620	470	80.170	1.800	85.250
Węgorzyce	—	2.360	—	—	—	—	—	2.360
Szczupaki	—	—	570	—	1.670	—	—	2.240
Okonie	—	—	60	—	140	—	—	200
Płotki	—	650	100	—	3.070	—	—	3.820
Makrele	—	—	80	—	—	2.170	350	2.600
Homary	—	—	—	—	—	390	—	390
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	3.200	3.200
Gadus aeglefimes	—	—	—	—	—	—	1.400	1.400
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	20	20
Molxa vulgaris	—	—	—	—	—	—	40	40
Razem w kg.	3.600	47.610	12.750	3.790	26.210	89.940	116.830	300.730
Wartość w zł.	2.571	29.304	10.734	1.709	29.769	18.355	74.781	157.223
Miesiąc ub. w kg.	7.170	44.240	9.450	6.940	27.530	47.180	—	142.510
Razem od pocz. r. w kg.	**129.910**	**160.180**	**177.870**	**33.450**	**95.870**	**683.950**	**495.920**	**1.777.150**

Errata: W zeszycie W. P.G. za m. lipiec b. r. w tabeli Ruchu statków w mies. czerwcu 1938 r., w rubryce „Ten sam mies. 1937" jest — Mai 1937, powinno być — June 1937

RUCH PASAŻERÓW W M-CU LIPCU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Lipiec *(July)*				Czerwiec *(June)*	Lipiec *(July)*				Czerwiec *(June)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**238**	**40**	**278**	**82**	**38**	**45**	**289**	**372**	**560**
Hull	—	39	6	45	17	34	11	—	45	26
Londyn	—	71	34	105	65	4	32	289	325	534
Inne porty	—	128		128	—	—	2	—	2	—
Argentyna	—	**2**	**139**	**141**	**109**	**3**	**32**	**598**	**633**	**802**
Buenos Aires	—	2	139	141	109	3	32	598	633	802
Belgia	—	**25**	**1**	**26**	**33**	—	**3**	—	**3**	**3**
Antwerpia	—	25	1	26	33	—	3	—	3	3
Brazylia	**4**	**4**	**89**	**97**	**27**	**3**	**13**	**34**	**50**	**8**
Rio de Janeiro	3	4	16	23	5	3	8	22	33	7
Santos	1	—	73	74	21	—	2	7	9	1
Victoria	—	—	—	—	1	—	3	5	8	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	—	**122**	**125**	**247**	**102**	—	**181**	**63**	**244**	**137**
Kopenhaga	—	120	125	245	102	—	177	63	240	137
Inne porty	—	2	—	2	—	—	4	—	4	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	**39**	—	**39**	**19**	—	**12**	—	**12**	**4**
Helsinki	—	39	—	39	19	—	2	—	2	2
Inne porty	—	—	—	—	—	—	10	—	10	2
Francja	**5**	**19**	**3**	**27**	**17**	—	**22**	**677**	**699**	**332**
Boulogne sur Mer	5	6	2	13	7	—	—	—	—	1
Le Havre	—	13	1	14	10	—	22	677	699	331
Holandia	—	**19**	—	**19**	**7**	—	**2**	—	**2**	**8**
Amsterdam	—	14	—	14	4	—	—	—	—	5
Rotterdam	—	5	—	5	3	—	2	—	2	1
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Kanada	—	—	—	—	**4**	**4**	**8**	**42**	**54**	**64**
Halifax	—	—	—	—	4	4	8	42	54	64
Litwa	—	—	—	—	**3**	—	**3**	**5**	**8**	—
Kłajpeda	—	—	—	—	3	—	3	5	8	—
Łotwa	—	**1**	—	**1**	—	—	**2**	**3**	**5**	**2**
Ryga	—	1	—	1	—	—	2	3	5	2
Niemcy	—	**12**	—	**12**	**5**	—	**6**	—	**6**	—
Hamburg	—	1	—	1	4	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Inne porty	—	11	—	11	1	—	6	—	6	—
Norwegia	—	**2**	—	**2**	**10**	—	**6**	—	**6**	**11**
Oslo	—	2	—	2	10	—	4	—	4	10
Inne porty	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1
Senegal fr.	—	—	**1**	**1**	—	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
St Zjedn. Am. Półn.	—	**336**	**799**	**1135**	**534**	**10**	**79**	**820**	**909**	**404**
New York	—	336	799	1135	534	10	79	820	909	404
Palestyna	—	—	—	—	—	—	**2**	—	**2**	—
Haifa	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—
Szwecja	**15**	**35**	**6**	**56**	**32**	**2**	**8**	**7**	**17**	**5**
Göteborg	—	14	—	14	—	—	2	—	2	—
Kalmar	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	13	6	19	2	—	1	—	1	—
Sztokholm	6	7	—	13	22	—	2	—	2	3
Inne porty	9	—	—	9	8	2	3	7	12	2
Via W. M. Gdańsk	—	34	—	34	4	—	25	—	25	15
Wycieczki morskie G. A. L.	—	2182	—	2182	344	—	2182	—	2182	344
Razem . . .	**24**	**3070**	**1203**	**4297**	**1332**	**60**	**2631**	**2538**	**5229**	**2739**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA   REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ
PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO   CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50
CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50% DROŻEJ
ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36